




3 1761 11650594 2



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505942>

27
82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, October 21, 1986
Tuesday, November 18, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 21 octobre 1986
Le mardi 18 novembre 1986

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Organization meeting

Annual Report of Canadian National 1985

Summaries of the Corporate Plan 1986-90 and Capital Budget for 1986

CONCERNANT:

Séance d'organisation

Rapport annuel 1985 du Canadien National

Sommaires du plan d'entreprise 1986-1990 et du budget d'immobilisation de 1986

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

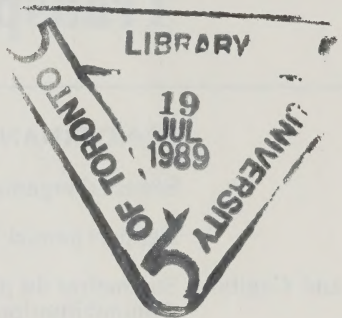
MEMBRES

André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid



ORDERS OF REFERENCE

Wednesday, October 15, 1986

ORDERED,—That the following Members do compose the Standing Committee on Transport:

Members

Angus
Benjamin
Clifford
Cochrane
Dantzer
Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)
Nowlan
Ouellet
Reid
Taylor
Tobin—(11)

ATTEST

MICHAEL B. KIRBY

For the Clerk of the House of Commons

Pursuant to Provisional Standing Order 67(4) the following documents were deemed referred to the Committee:

On Thursday April 17, 1986

Summaries of the Corporate Plan for 1986-90 and Capital Budget for 1986 of the Canadian National Railway Company, pursuant to subsection 132(4) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada 1983-84. (English and French)—Sessional Paper No. 331-1/801A.

On Thursday April 24, 1986

Report of Canadian National Railways, together with the Auditors' Report for the year 1985, pursuant to section 40 of the Canadian National Railways Act, Chapter C-10, R.S.C., 1970. (English and French)—Sessional Paper No. 331-1/96A.

ORDRES DE RENVOI

Le mercredi 15 octobre 1986

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports soit composé des députés dont les noms suivent:

Membres

Angus
Benjamin
Clifford
Cochrane
Dantzer
Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)
Nowlan
Ouellet
Reid
Taylor
Tobin—(11)

ATTESTÉ

Pour le Greffier de la Chambre des communes

MICHAEL B. KIRBY

Conformément aux dispositions de l'article 67(4) du Règlement, les documents suivants sont réputés renvoyés au Comité:

Le jeudi 17 avril 1986

Sommaires du plan d'entreprise 1986-1990 et budget d'immobilisation de 1986 pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, conformément à l'article 132(4) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada, 1983-1984. (Textes français et anglais)—Document parlementaire n° 331-1/801A.

Le jeudi 24 avril 1986

Rapport des Chemins de fer nationaux du Canada, pour l'année 1985, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, conformément à l'article 40 de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, S.R.C., 1970. (Textes français et anglais)—Document parlementaire n° 331-1/96A.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 21, 1986

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:05 o'clock a.m., this day, for the purposes of organization.

Members of the Committee present: Iain Angus, Vincent Dantzer, Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor and Brian Tobin.

Acting Members present: Bill Blaikie for Les Benjamin; Jack Ellis for Joe Reid and Albert Girard for Dennis Cochrane.

Other Member present: Morrissey Johnson.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

The Clerk presided over the election of the Chairman.

On motion of Jack Ellis, seconded by Vincent Dantzer, it was agreed,—That Patrick Nowlan do take the Chair of this Committee as Chairman.

The Chairman took the Chair.

On motion of Gordon Taylor, seconded by Vincent Dantzer, it was agreed,—That Darryl L. Gray be elected Vice-Chairman of the Committee, *in absentia*.

On motion of Jack Ellis, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that four members are present, one of whom must be the Chairman or Vice-Chairman, and one of whom must be a member of the Opposition.

It was agreed,—That a Sub-Committee on Agenda and Procedure be constituted, to consist of the Chairman or Vice-Chairman as its Chairman, and in addition, two members from the Government party, one member from the Official Opposition and one member from the New Democratic Party to be appointed by the Chairman after consultation with the Whips of the respective parties; and that the Sub-Committee be authorized to meet to consider and make recommendations respecting the Committee's agenda and its method of proceeding to fulfil its mandate, or any other matter referred to it from time to time.

Iain Angus moved, seconded by Jack Ellis,—That in accordance with decisions of the Board of Internal Economy of June 4 and June 12, 1986, 100 copies of the typewritten transcript (bilingual and edited) of the Committee's Minutes of Proceedings and Evidence be printed; and that the matter of equitable distribution of these issues be referred for consideration to the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

The Committee discussed its future business.

It was agreed,—That it be an instruction to the Sub-Committee on Agenda and Procedure to meet and consider

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 21 OCTOBRE 1986

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports tient, aujourd'hui à 11 h 05, sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Vincent Dantzer, Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Membres suppléants présents: Bill Blaikie remplace Les Benjamin; Jack Ellis remplace Joe Reid; Albert Girard remplace Dennis Cochrane.

Autre député présent: Morrissey Johnson.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Le greffier préside l'élection du président.

Sur motion de Jack Ellis, appuyé par Vincent Dantzer, il est convenu,—Que Patrick Nowlan occupe le fauteuil à titre de président du présent Comité.

Le président occupe le fauteuil.

Sur motion de Gordon Taylor, appuyé par Vincent Dantzer, il est convenu,—Que Darryl L. Gray soit élu vice-président du Comité *in absentia*.

Sur motion de Jack Ellis, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et en permettre la publication en l'absence du quorum, pourvu que quatre membres soient présents, dont le président ou le vice-président, et que l'un d'entre eux soit de l'opposition.

Il est convenu,—Que soit constitué un Sous-comité du programme et de la procédure qui se composera du président ou du vice-président du Comité en tant que président du Sous-comité, de deux membres du parti ministériel, d'un membre du parti officiel de l'opposition et d'un membre du Nouveau parti démocrate, désignés par le président après consultations d'usage avec les whips des partis respectifs; et que le Sous-comité soit autorisé à se réunir pour étudier l'ordre du jour du Comité et lui faire des recommandations sur la façon de procéder pour respecter son mandat, ou toute autre question qui lui est soumise de temps à autre.

Iain Angus, appuyé par Jack Ellis, propose,—Que conformément aux décisions prises, les 4 et 12 juin 1986, par le Bureau de régie interne, la transcription dactylographiée (bilingue et révisée) des Procès-verbaux et témoignages du Comité soit imprimée à 100 exemplaires; et que la question de la distribution équitable desdits exemplaires soit déferée, pour étude, au Sous-comité du programme et de la procédure.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Le Comité détermine ses futurs travaux.

Il est convenu,—Que le Sous-comité du programme et de la procédure reçoive instruction de se réunir et d'étudier les suggestions faites à la réunion d'aujourd'hui, ainsi que les

suggestions made at this day's meeting, and other matters relative to the Committee's powers, and report thereon.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, NOVEMBER 18, 1986
(2)

The Standing Committee on Transport met at 9:33 o'clock a.m., this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor and Brian Tobin.

Acting Member present: Morrissey Johnson for Joe Reid.

Other Members present: Bill Blaikie, David Dingwall, John Rodriguez and Guy St-Julien.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From Canadian National: Dr. J.M. LeClair, Chairman and Chief Executive Officer; A.E. Deegan, Group Vice-President; R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer; Y.H. Masse, Senior Vice-President and Chief Financial Officer.

The Committee recommenced consideration of its Order of Reference dated April 24, 1986 relating to the Annual Report 1985 of Canadian National (Sessional Paper No. 331-1/96A), and commenced consideration of its Order of Reference dated February 28, 1986 relating to the Summaries of the Corporate Plan for 1986-90 and Capital Budget for 1986 of the Canadian National Railway Company (Sessional Paper No. 331-1/801A), both of which documents had been permanently referred to the Committee pursuant to Standing Order 67(4).

J.M. LeClair made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

The Chairman presented the First Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-Committee met on Friday, October 24, 1986 to consider the future business of the Committee and other matters referred to it and agreed to recommend the following:

- 1.—That the Committee invite the Minister of Transport to appear before it for the purpose of considering the Committee's mandate in respect to the Department of Transport, pursuant to Standing Order 96(2);
- 2.—That the Committee invite the appearance of Canadian National through and by its Chairman and Chief Executive Officer, for the purpose of considering documents related to the Company which have been referred to the Committee;
- 3.—That the Chairman be empowered to invite an appearance by VIA Rail for the purpose of considering documents related to that Company which have been referred to the Committee;
- 4.—That the Chairman be authorized to negotiate a new contract for research services with Mr. David Cuthbertson to replace that which lapsed following the prorogation of Parliament at the end of the First Session, the terms and

autres questions relatives aux pouvoirs du Comité, puis de faire rapport à ce sujet.

A 11 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 18 NOVEMBRE 1986
(2)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 33, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Membre suppléant présent: Morrissey Johnson remplace Joe Reid.

Autres députés présents: Bill Blaikie, David Dingwall, John Rodriguez, Guy St-Julien.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: J.-M. LeClair, président-directeur général; A.E. Deegan, vice-président—Administration; R.E. Lawless, président et chef de l'exploitation; Y.-H. Masse, premier vice-président et chef de la direction financière.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de son ordre de renvoi du 24 avril 1986 relatif au rapport annuel du Canadien National (Document parlementaire n° 331-1/96A), et entreprend l'étude de son ordre de renvoi du 28 février 1986 relatif aux sommaires du plan d'entreprise 1986-1990 et du budget d'immobilisation de 1986 des Chemins de fer nationaux du Canada (Document parlementaire n° 331-1/801A), documents renvoyés en permanence au Comité conformément aux directives de l'article 67(4) du Règlement.

J.-M. LeClair fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins répondent aux questions.

Le président présente le Premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure libellé en ces termes:

Votre Sous-comité se réunit, le vendredi 24 octobre 1986, pour déterminer les futurs travaux du Comité et étudier d'autres questions qu'on lui a déferées, et il convient de recommander ce qui suit:

- 1.—Que le Comité invite le ministre des Transports à comparaître devant lui pour étudier le mandat du Comité en ce qui a trait au ministère des Transports, conformément aux dispositions de l'article 96(2) du Règlement;
- 2.—Que le Comité invite les Chemins de fer nationaux du Canada, en la personne du Président-directeur général, à comparaître, pour étudier des documents relatifs à cette compagnie qui ont été déferés au Comité;
- 3.—Que le président soit autorisé à inviter VIA Rail à comparaître, pour étudier des documents relatifs à cette compagnie qui ont été déferés au Comité;
- 4.—Que le président soit autorisé à négocier un nouveau contrat avec M. David Cuthbertson à des fins de recherche, en remplacement de celui qui a été déchu à la suite de la prorogation du Parlement à la fin de la première session, pourvu que

conditions of the new contract to reflect the budgetary provisions which were earlier approved.

On motion of André Ouellet, it was agreed,—That the report be adopted.

It was agreed,—That a document filed this day by J.M. LeClair relating to evidence taken on Tuesday, June 10, 1986 be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-1"*).

At 12:47 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

les conditions du nouveau contrat reflètent les prévisions budgétaires approuvées plus tôt.

Sur motion d'André Ouellet, il est convenu,—Que le rapport soit adopté.

Il est convenu,—Qu'un document déposé aujourd'hui par J.-M. LeClair ayant trait aux témoignages entendus le mardi 10 juin 1986 figurent en appendice aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*Voir Appendice "TRPT-1"*).

A 12 h 47, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, October 21, 1986

• 1106

The Clerk of the Committee: Hon. Members, I see a quorum. Under the Standing Orders, your first duty is to elect a chairman. I am ready to receive nominations to that effect.

Mr. Ellis: I nominate Mr. Patrick Nowlan.

The Clerk: It is moved by Mr. Ellis and seconded by Mr. Dantzer that Patrick Nowlan take the Chair of this committee as chairman.

Motion agreed to

The Clerk: I declare Patrick Nowlan elected as chairman of this committee, and I invite him to take the Chair and preside over the proceedings of the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Clerk. Colleagues, I must say it is certainly in tradition of the expeditious work of the committee, which does not fool around too often and usually get its work done. I appreciate very much the confidence that colleagues have shown in the Chair.

We had an interesting year last year. Looking ahead, I think perhaps it will be a more interesting year this year. We will certainly try to discharge the duties in as fair and equitable and judicial a manner as possible, with the help of all members.

As members can see, we do have at the table a new clerk, Don Reid, with whom I have had some *obiter dictum* discussions in terms of committees and the work, and Don has some experience in the committee field. But this is going to be an interesting phase for him, too, as we get involved in transport problems.

So with no further ado, because I know some members here are on duty in the House and since we will have lots of time for other orations from the Chair, I think the next item of business is the election of a vice-chairman.

Mr. Taylor: I would like to nominate Darryl Gray.

Motion agreed to

The Chairman: I declare Darryl Gray vice-chairman of this committee.

Then, gentlemen, as you know, the other business is the usual order of taking evidence without a quorum. Mr. Clerk, some of us know how the motion was last time. You have a couple of forms here:

Suggest a motion that the Chairman be authorized to hold meetings for the purpose of receiving evidence and to authorize the printing of that evidence when a quorum is not present, provided . . .

I guess that is the thing:

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 21 octobre 1986

Le greffier du Comité: Honorables députés, il y a quorum. En conformité du Règlement, le premier article à l'ordre du jour est l'élection du président. Je suis prêt à recevoir les motions à cet effet.

M. Ellis: Je propose M. Patrick Nowlan.

Le greffier: Il est proposé par M. Ellis, appuyé de M. Dantzer, que M. Patrick Nowlan assume la présidence du Comité.

La motion est adoptée

Le greffier: Je déclare donc M. Patrick Nowlan dûment élu président du Comité. Je l'invite à prendre place et à présider.

Le président: Merci, monsieur le greffier. Chers collègues, je pense que nous avons respecté la tradition qui veut que le Comité ne perde pas son temps et fasse les choses rondement. Je vous remercie beaucoup de la confiance que vous m'avez témoignée.

L'année dernière a été intéressante pour nous. Je pense que l'année qui vient pourra l'être encore davantage. Avec l'aide de tous nos membres, nous essaierons de nous acquitter de nos responsabilités de la façon la plus équitable et la plus juste possible.

Comme vous pouvez le constater, nous avons à la table un nouveau greffier, M. Don Reid, avec lequel j'ai déjà eu un entretien tout à fait officieux sur le système et le travail des comités, et Don a de l'expérience dans ce domaine. Donc, ce sera intéressant pour lui comme pour nous, au fur et à mesure où nous aborderons les problèmes du transport.

Sans plus attendre, parce que je sais qu'il y a des députés qui sont attendus à la Chambre et que la présidence aura l'occasion de faire bien d'autres discours à l'avenir, je vais passer à l'article suivant à l'ordre du jour qui est l'élection d'un vice-président.

M. Taylor: Je voudrais proposer M. Darryl Gray.

La motion est adoptée

Le président: Je déclare M. Darryl Gray élu vice-président de ce Comité.

Comme vous le savez, il reste encore la question de l'audition des témoins en l'absence d'un quorum. Monsieur le greffier, nous nous souvenons de la dernière motion qui avait été adoptée à cet effet. Nous avons là deux formules:

Une motion voulant que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression en l'absence d'un quorum pourvu que . . .

Et l'essentiel, c'est ce qui suit:

[Text]

that four members are present, one of whom must be the Chairman or Vice-Chairman and one of which must be a member of the opposition.

Mr. Ellis: Is that the Official Opposition?

The Chairman: No, just the opposition.

Motion agreed to

The Chairman: Okay, that is great.

Then there is the other motion, which as we all know, is the creation of the steering committee. I thought this committee was going to be larger, to go to 15, but we will not get into that now. Perhaps the steering committee will discuss this when we meet. With 15, I think a steering committee is even more important than it is with 11. As some of us remember, we actually did a lot of our steering committee business here because those who are here usually are pretty fundamentally interested in transport.

But to get under way initially, we certainly should have a steering committee. The suggested motion the Chair would receive is that there be a Subcommittee on Agenda and Procedure, or a steering committee:

to consist of the Chairman or Vice-Chairman as its Chairman and, in addition, two members from the government party, one from the Official Opposition and one from the New Democratic Party, to be appointed by the Chairman after consultation with the Whips of the respective parties, and the subcommittee be authorized to meet to consider and make recommendations.

Motion agreed to

The Chairman: Mr. Clerk, you may want to talk very briefly to the members on the next item, because this came in at the end of our June period when there were some changes in printing procedures. Do you have a copy of what the form is supposed to be, Don?

• 1110

The printing has changed. This is the item that went through the Liaison Committee to cut down on the excessive cost of printing. And by way of explanation, before I ask for a motion, there was a decision taken by the Board of Internal Economy in June that no House committee print more than 100 copies of the proceedings or of its reports without special authorization. And of course, when we have a subcommittee on pensions and things like that, these are special orders. This policy decision is subject to study by the Liaison Committee which has not yet been constituted.

In view of this directive that sort of sits over the heads I guess of all committees, it is suggested that a motion be received by the Chair that in accordance with the decisions of the Board of Internal Economy of June 4 and June 12, 100 copies of the typewritten transcript, bilingual and edited, of the committee's *Minutes of Proceedings and Evidence* be printed and that the chairman be empowered to determine the list of

[Translation]

quatre membres soient présents, dont le président ou le vice-président et un membre de l'opposition.

M. Ellis: S'agit-il de l'opposition officielle?

Le président: Non, simplement de l'opposition.

La motion est adoptée

Le président: Très bien.

Il y a encore une motion qui porte sur la création du sous-comité directeur. Je pensais que le Comité lui-même compterait plus de membres, soit 15, mais je ne vais pas m'attarder là-dessus. Le sous-comité directeur pourra le faire lorsqu'il se réunira. De toute façon, si le Comité compte 15 membres, le sous-comité directeur devient encore plus important qu'avec 11 membres. Par ailleurs, certains d'entre nous se souviennent que nous avons fait une grande partie du travail du sous-comité directeur ici même au comité plénier, parce que ceux qui y sont assidus sont ceux qui s'intéressent le plus aux questions du transport.

Il reste qu'au départ nous devrions avoir un sous-comité directeur. La motion que serait prête à accepter la présidence porterait sur la création d'un sous-comité du programme ou de la procédure, un sous-comité directeur, si vous voulez:

formé du président ou du vice-président qui présiderait et, en outre, de deux membres du parti ministériel, d'un membre de l'opposition officielle et d'un membre du Nouveau parti démocratique, lesquels seraient nommés par le président après consultation des whips de tous les partis. Le sous-comité serait autorisé à formuler des recommandations.

La motion est adoptée

Le président: Pour ce qui est de l'article suivant, vous voudriez peut-être en parler, monsieur le greffier, puisqu'il s'agit de changements touchant l'impression, survenus à la fin du mois de juin. Vous avez un exemple de la nouvelle présentation, Don?

Le format a changé. C'est une décision du comité de liaison en vue de réduire les coûts excessifs de l'impression. Avant de demander une motion, je voudrais expliquer que le Bureau de régie interne a décidé en juin qu'aucun comité de la Chambre ne doit faire imprimer plus de 100 exemplaires de ses procès-verbaux ou de ses rapports, sans une autorisation spéciale. Pour le Sous-comité sur les pensions et les autres sous-comités de ce genre, il y a des autorisations spéciales. C'est une décision touchant les politiques des comités, qui doit être revue par le Comité de liaison, mais celui-ci n'a pas encore été constitué.

En attendant, la directive vaut pour tous les comités, et c'est ainsi que la présidence doit recevoir une motion qui respecte la décision du Bureau de régie interne prise les 4 et 12 juin, voulant que 100 exemplaires de la transcription dactylographiée, traduite et révisée des *Procès-verbaux et Témoignages* du comité soient imprimés et que le président soit autorisé à en faire la distribution, ou encore, compte tenu de ce préambule,

[Texte]

recipients, or, that in accordance with that preamble 100 copies be printed and the matter of equitable distribution of those issues be referred for consideration by the steering committee.

Mr. Angus: Just a question, Mr. Chairman. This is the thing. I guess last year we automatically approved the printing of 1,000 copies or something like that. We did so on the basis of information from the clerk who indicated the current distribution list. I mean, all members of the Commons, members of the Senate, and the whole thing. Do I take it then that the Board of Internal Economy has indicated that there no longer needs to be that kind of automatic distribution?

The Chairman: Absolutely.

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: It is following the McGrath report. When they went to Washington they found out—and some members were on that visit—that their printing was in effect . . . What do you call this?

Mr. Angus: *Minutes of Proceedings and Evidence.*

The Chairman: But this is actually much better than I thought it would be. The chairmen were on the Liaison Committee and there was that direction. All committees are going to be covered by this. The printing costs for committees were almost one-third to 40% of the cost of committee expenses. Members on the Liaison Committee reporting to the Board of Internal Economy felt that this had grown out of hand. So the suggestion is to have this.

Obviously, members of the public can get copies of this, but in the United States they have to pay for it. Obviously, if we have special studies then there will be special references as to the printing of that study. This is just the ordinary printing of the regular business of the Transport Committee.

Mr. Angus: I have no problem.

The Chairman: To me, either the chairman should determine who is to get the 100, and obviously, members of the committee would get the 100. They would be the first priority. Or you can leave this for further discussion by the steering committee.

Mr. Angus: Thank you very much, Mr. Chairman. I so move.

The Chairman: It has been moved by Mr. Angus, seconded by Mr. Allmand, that the printing of the regular minutes of the committee be pursuant to the direction of the Board of Internal Economy of June 4 and 12, i.e. 100 copies, but that the distribution of those copies be determined by the steering committee.

Motion agreed to

The Chairman: Thank you. The next item of business then in a pro forma way is . . . I do not think we really have to do that. That is the question of witnesses. I think this depends upon the issue as to who . . . I mean, we do not have to get into that detail today. The chairman will use an ad hoc procedure

[Traduction]

que 100 exemplaires soient imprimés et que leur distribution équitable soit examinée par le Sous-comité directeur.

M. Angus: J'aurais simplement une question à vous poser, monsieur le président. L'année dernière, nous avons sans autre forme de procès, approuvé l'impression de 1,000 exemplaires à peu près. Nous nous sommes fiés à ce que nous avait dit le greffier au sujet de la liste des destinataires possibles. Il y avait tous les députés de la Chambre, les sénateurs et d'autres. Dois-je comprendre que le Bureau de régie interne a décidé que cette distribution automatique n'était plus nécessaire?

Le président: Exactement.

M. Angus: Très bien.

Le président: C'est à la suite du rapport McGrath. Lorsque des députés se rendent à Washington, certains d'entre nous étaient du nombre, ils se sont aperçus que ce qu'on faisait pour l'impression . . . Comment appelez-vous ce genre de chose encore?

M. Angus: *Les Procès-verbaux et Témoignages.*

Le président: Cette présentation est meilleure que je ne le pensais. C'est le genre de chose que voulaient les présidents qui formaient le Comité de liaison. Tous les comités y sont maintenant tenus. Les coûts d'impression pour les comités constituaient presque un tiers ou 40 p. 100 des dépenses totales. Le Comité de liaison faisait valoir auprès du Bureau de régie interne que la situation ne pouvait plus durer. Voilà d'où vient cette présentation.

Le public peut en obtenir des exemplaires, mais aux États-Unis il doit payer pour ça. Il est évident que pour les études spéciales, il y aura des autorisations spéciales touchant l'impression. Cette présentation ne vaut que pour l'impression en temps normal pour les affaires normales du Comité des transports.

M. Angus: Je n'y vois pas d'inconvénient.

Le président: Ce doit être le président qui décide de la distribution des 100 exemplaires, il est évident que les membres du Comité auraient la priorité. Ou encore toute la question peut être soumise au comité directeur.

M. Angus: Très bien, merci monsieur le président. J'en fais la proposition.

Le président: Il est proposé par M. Angus, appuyé de M. Allmand, que l'impression des procès-verbaux ordinaires du Comité se fasse en 100 exemplaires, selon la décision prise par le Bureau de régie interne les 4 et 12 juin, et que la distribution desdits exemplaires soit décidée par le comité directeur.

La motion est adoptée

Le président: Merci. L'article suivant de l'ordre du jour a trait à une motion pour la forme . . . Je ne pense pas que nous ayons à en décider aujourd'hui. C'est quelque chose qui concerne les témoins. Tout dépend de la question de savoir qui . . . Je ne crois pas qu'il soit utile de régler ce genre de

[Text]

which he will certainly communicate to all members before we hear any witnesses. It could change as the hearing continues so I do not think we need a formal motion on that.

The payment of witnesses' expenses. We will do that when we have the witnesses, I think. Since we are all here now and we have got organized officially, I would like to discuss that in the steering committee. That is where it was first discussed.

As some of you may appreciate, Mr. Benjamin is in the State of Saskatchewan, or is in some state in the Province of Saskatchewan, may be more accurate.

• 1115

I am sorry because I really was, with the co-operation of the clerk, prepared to have this at 3.30 this afternoon so he could be here along with other colleagues so afterward we could have a very meaningful discussion together as to the order of business.

He is not here. I am not trying to elevate him to a special status, but the reality is that he is very interested in transport. He is the official critic with great help from others at the table from his party, and I thought it would be superfluous and a duplication and repetitious to get into a hard-core discussion in a steering committee if he was not present.

But around the table right today, if you want briefly to discuss some items, I am certainly aware of some that have generated public interest. Certainly this could be done in a more meaningful way in a steering committee and the steering committee could report back to the full committee perhaps sometime this week so we could get under way.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, may I just ask a question on which you might be able to give all of us some information? Do you have any idea when Bill C-75 is coming back to the House; also the deregulation bill? Have you been talking to the Minister?

The Chairman: In anticipation of several questions, I have been trying to find the answers to some of those things.

On the NTA, as of this morning the timetable was to have it—it is, I think, plugged into the Government House Leader—into the House, I think, on November 2nd. I did not get the specific date of Bill C-75. I know that the Minister wants some consultations—and I thought he had them—

Mr. Tobin: He has had them.

The Chairman: —with members of the opposition because there are certainly going to be some changes in Bill C-75. But the specific date I cannot tell you. I might be able to know that at a steering committee meeting.

Mr. Angus.

[Translation]

détail aujourd'hui. Le président fera le nécessaire au fur et à mesure et il en avisera évidemment les membres du Comité. La façon de procéder pourrait être modifiée avec le temps, de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'adopter maintenant une motion officielle.

Pour ce qui est du remboursement des dépenses des témoins, nous attendrons d'avoir des témoins. Nous sommes tous ici, nous sommes constitués officiellement, nous pouvons en discuter au comité directeur. Je pense que ce doit être la première étape.

Comme certains d'entre vous le savent sans doute, M. Benjamin est dans l'État de la Saskatchewan, ou est dans un État quelconque dans la province de la Saskatchewan, ce serait peut-être une meilleure description de sa situation.

Je suis désolé, parce qu'avec la coopération du greffier, j'étais vraiment prêt à convoquer cette réunion pour 15h30 cet après-midi pour lui permettre d'y assister; nous aurions pu ensuite discuter utilement de notre calendrier.

Il n'est pas là. Je ne veux pas donner à sa présence une importance excessive, mais il est vrai qu'il s'intéresse vivement aux questions de transport. D'autre part, c'est le critique officiel en collaboration avec les collègues de son parti, et je crains que nous ne soyons forcés de nous répéter si le Comité directeur se lance dans une discussion approfondie en son absence.

Cela dit, si vous souhaitez discuter rapidement de certains points, je sais qu'il y a des sujets qui sont suscité l'intérêt du public. Cela dit, je pense que ce genre de discussion est mieux à sa place au comité directeur qui pourrait ensuite nous faire un rapport pour que nous puissions commencer nos travaux.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, vous me permettez de poser une question dont la réponse nous intéresse tous? Savez-vous quand le Bill C-75 sera renvoyé à la Chambre, et également, le bill sur la déréglementation? Avez-vous parlé au ministre?

Le président: Je m'attendais à un certain nombre de questions et j'ai essayé d'y trouver la réponse.

Pour ce qui est de la Loi nationale sur les transports, elle est, je crois, bloquée chez le leader en Chambre du gouvernement et ce matin encore, on prévoyait qu'elle serait renvoyée à la Chambre le 2 novembre. Quant au Bill C-75, je n'ai pas de date précise, mais je sais que le ministre souhaite consulter... Je croyais que c'était fait...

M. Tobin: C'est fait.

Le président: ... consulter les membres de l'opposition car des modifications seront sans doute apportées au Bill C-75. Quant à la date précise, je ne la connais pas, mais une séance du comité directeur nous le révélera peut-être.

Monsieur Angus.

[Texte]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

I will not get into the Bill C-75 aspect, but I do want to raise with you and the committee the question of the Seaway hearings and the possible visit to Washington. I appreciate that normally we should be doing this in the steering committee; but, because we are almost, I guess, one week away from when we have an opportunity to meet with a parallel committee in Washington on October 29th, I wonder if first I could ask the clerk if he could advise us of the legal status of our reference. Does our reference still exist? If not, do we have to go through the whole process again? If we have to do that, within what kind of time line is that possible?

The Chairman: I can answer, but you give that procedural answer, Don, if you want to.

The Clerk: The authority by which the committee was studying the Seaway is still within the hands of the committee, an annual report permanently referred, so that order of reference is available to the committee.

The question of travel funds has not yet been made clear by decisions of the Board of Internal Economy. I believe the committee had authority to travel in a general sense for specific purposes from the House. My impression is, subject to clarification by the Board of Internal Economy, that the committee would have again to seek authority to travel in order to receive funding for that.

Mr. Angus: My recollection was that in the reference that we did receive upon acceptance of our budget, prorogation, we did in fact have the authority to travel on the Seaway matter and to travel both in and outside of the country. Are you saying that has now been in effect negated by prorogation, or is that the question that has to be answered?

The Chairman: If I could come in here, because I have been concerned about this and we are trying to find our way through some of these new rules and procedures, it is my very clear understanding that with the prorogation, as with statutes, the reference, statutes, everything is dead.

You have this interesting irony that we as committee members still exist as committee members but still do not have a chairman and have to go through the procedural thing. So I think there are some interesting things that perhaps another procedure reform committee can move on. But my clear understanding, certainly from the information I get from the House Leader, is that it is all dead and we would have to seek another reference.

• 1120

But that is a procedural thing. I am glad you raised this thing. To me that is a procedural thing that, depending on circumstances, could be resolved, perhaps, although we all know how long it took us to get that reference in the first place. That is a concern.

I must say, Mr. Angus, I am glad you raised it. We have not been here, but we have been receiving the letters you have been

[Traduction]

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Je ne veux pas discuter du Bill C-75, par contre j'aimerais que nous parlions des audiences sur la voie maritime et de la visite éventuelle à Washington. Je sais que c'est au comité directeur d'en discuter, mais puisque notre rencontre avec la commission qui est notre homologue à Washington est prévue pour le 29 octobre, c'est-à-dire dans une semaine, j'aimerais que le greffier nous dise où en est notre mandat, légalement parlant. Est-ce que nous avons toujours un mandat? Sinon, faut-il reprendre toutes les démarches? Si c'est le cas, est-ce que nous en aurons le temps?

Le président: Je peux vous répondre, mais Don, si vous le voulez, commencez par les détails de procédure.

Le greffier: Le Comité a toujours son autorisation pour l'étude de la voie maritime puisqu'il s'agit d'un renvoi permanent de rapport annuel.

Quant au voyage, le Bureau de régie interne n'a pas encore annoncé de décision claire. Je pense que d'une façon générale, le Comité est autorisé à se déplacer lorsque la Chambre lui confie un mandat spécifique. Sous réserve de précision de la part du Bureau de régie interne, je crois que le Comité devra demander une nouvelle autorisation de voyager pour obtenir des fonds.

M. Angus: Si je me souviens bien, lorsque notre budget a été approuvé avant la fin de la dernière session, une autorisation nous a été accordée en même temps que notre mandat, ce qui nous donne l'autorisation de voyager dans le cadre de notre étude de la voie maritime, à la fois à l'intérieur du pays et à l'étranger. Vous voulez dire que l'ajournement annule cette disposition ou bien est-ce là une question que nous devons poser?

Le président: Permettez-moi d'intervenir, car c'est un sujet qui me préoccupe quelque peu et nous essayons de nous y retrouver dans ces nouveaux règlements et ces nouvelles procédures. Je suis sûr que l'ajournement annule tout, projets de loi, ordres de renvoi, etc.

L'aspect intéressant de la situation, c'est que les membres du Comité restent là, mais qu'ils n'ont plus de président et qu'il faut reprendre à zéro. Peut-être qu'un autre comité sur la réforme de la procédure se penchera un jour sur cette question. Cela dit, d'après ce que le leader à la Chambre me dit, entre autres, tout est annulé et nous devons solliciter un nouveau mandat.

Cela dit, c'est une affaire de procédure, je suis heureux que vous en ayez parlé, mais cela dépend des circonstances, et il faut espérer une solution en dépit du temps qu'il nous a fallu pour obtenir le premier mandat. Voilà un sujet de préoccupation.

Cela dit, monsieur Angus, je suis heureux que vous en ayez parlé. Nous n'étions pas là, mais nous avons reçu les lettres que

[Text]

writing to Mr. Emery, the director of the seaway authority in the United States. I must say, several members have approached me—and they could only approach me as a member of the committee, because there was no chairman—expressing concern about this unilateral correspondence almost on the basis that the putative chairman of certainly the subcommittee of the seaway, if that is what it is, which it never was, or the putative chairman of the full committee, was yourself.

I must say I understand your initiative, and I understand some of the reasons for it; but quite frankly—I was going to get into this more in a steering committee meeting—there has been a backlash that has been directed to me as a member, now elevated to the Chair, I guess in the expectation that I might be nominated as the chairman and subsequently elected, as to this correspondence. I want to talk to you about that.

But even leaving that aside, looking ahead, knowing your interest, knowing the interest of Mr. Reid and others of this committee, I did ask Mr. Christopher to phone Washington, and quite frankly, I would be negative—but I will discuss this more in the steering committee—to any committee going down to Washington for the formal tabling of the Dole task force report on the Seaway, as I think that is what it is called; a task force that was commissioned on September 17 and that is going to be reporting on October 29 or November 1—I think it is one of those dates.

I have tried to ascertain if there would be members of the Congress at such a session to justify members of the House of Commons going, and the reality is, if one talks to officials there, that they cannot guarantee. In theory a senator or two should be there. In terms of the public domain, both senators are in very tough senatorial fights in an election on November 4, and my guess is, using judicial notice and political horse sense, there is not going to be a political person there.

It is going to be a report tabled that we could get, and should get, and then subsequently decide what we want to do with or have some of the officials that prepared it come here or ourselves go there. That very well may be part of the reference. In other words, I am not worried about the procedural hang-up about Washington, because I do not see the justification of going to Washington now.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I appreciate your comments. First of all, the October 29 meeting was not for the tabling of the report. You are quite right. We do not have to go to Washington to get a copy of a report. The October 29 meeting... and this to me suggests to me how inappropriate their process is vis-à-vis what we had put in place in terms of ours. Where we were looking at five to six months of going out and hearing people on what makes it tick, what should happen to it, what should not happen to it, they are doing this in a pre-election period in a two-month time frame; which I think is ridiculous.

What I was thinking of was at that time, in theory, they will not have written their report, and therefore we would have a chance to lobby, if you like, for the Canadian point of view as

[Translation]

vous avez envoyées à M. Emery, le directeur de l'administration de la Voie maritime aux États-Unis. Plusieurs députés sont venus me voir, évidemment à titre de membre du Comité puisqu'il n'y avait pas de président, considérant que vous étiez le président putatif du sous-comité de la voie maritime, s'il avait existé, ou du moins du comité plénier.

Je comprends fort bien votre initiative, et j'en comprends les raisons, mais franchement, j'avais l'intention d'en discuter en comité directeur: j'en ai subi la pression en tant que député, et je vous avouerais qu'après toute cette correspondance, je me doutais un peu de la possibilité d'être proposé à la présidence du Comité et élu. J'ai l'intention de vous en parler.

Indépendamment de cela, je connais vos intérêts et ceux de M. Reid et d'autres membres de ce Comité et j'ai donc demandé à M. Christopher de téléphoner à Washington. Je vous avouerais franchement que je suis contre l'idée d'envoyer un comité quel qu'il soit à Washington pour assister au dépôt officiel du rapport du groupe de travail Dole sur la Voie maritime—je pense que c'est ainsi qu'on le désigne. Il s'agit d'un groupe de travail qui a été créé le 17 septembre et qui doit déposer son rapport le 29 octobre ou le 1^{er} novembre, l'un ou l'autre jour.

J'ai essayé de savoir si des membres du Congrès assisteraient à la réunion, ce qui justifierait la présence de membres de la Chambre des communes, mais les gens à qui j'ai parlé là-bas refusent de s'engager. En théorie, il devrait y avoir un sénateur ou deux. Or, ces deux sénateurs livrent actuellement une bataille électorale acharnée qui doit aboutir le 4 novembre et le gros bon sens politique le plus élémentaire me force à conclure qu'il n'y aura pas le moindre élément politique à cette réunion.

De toute façon, le rapport va être déposé, nous en prendrons connaissance et nous pourrions ensuite décider de la marche à suivre, faire venir les auteurs du rapport ou y aller nous-mêmes. Il est fort possible que cela fasse partie du mandat. Autrement dit, les problèmes de procédure pour Washington ne m'inquiètent pas terriblement car je ne vois pas pourquoi nous irions à Washington en ce moment.

M. Angus: Monsieur le président, je comprends votre position. Pour commencer, la réunion du 29 octobre ne devait pas servir au dépôt du rapport. Vous avez parfaitement raison. Nous n'avons pas besoin d'aller à Washington pour obtenir un exemplaire du rapport. La réunion du 29 octobre... Tout cela confirme à quel point leur procédure n'est pas à la hauteur de la nôtre. Nous avions envisagé une période de cinq ou six mois qui nous aurait permis d'entendre les gens, de prendre leur pouls et de décider de l'avenir du rapport ou de son absence d'avenir; de leur côté, ils ont choisi de régler la question en l'espace de deux mois, une période électorale de surcroît. À mon sens, c'est ridicule.

En théorie, à ce moment-là, je pensais qu'ils n'auraient pas rédigé le rapport, ce qui nous aurait donné la chance de défendre la position canadienne actuelle. Je préférerais de

[*Texte*]

we know it today. I would be much happier if we were able to meet with them in February after we have done our work. I think it is another good example of how our two countries are not working together in the way they should on the seaway.

But your points are well taken, Mr. Chairman. Clearly, if the decision-makers are not going to be there on October 29, then I think it would be inappropriate for us to be participating in that. Perhaps by our participation we might even give them some credibility, which may or may not be appropriate. So I do take your suggestions—

Mr. Ouellet: May I raise another point?

• 1125

In preparation for the steering committee meetings I would like to ask the clerk to supply us with the updated list of appointments. Perhaps we should ascertain whether or not it would be useful to exercise the new responsibility that has been vested in our committee, the calling before the committee of some of the new Order in Council appointees in order to review their credentials.

I do not have anyone in mind at this time but I think it would be helpful for us, as a steering committee, to look at the list and establish whether or not it would be useful for our committee to exercise this new role.

The Chairman: Again, in anticipation, I asked the clerk to bring those appointments to the committee today. Even though some were made in June, because of the 30 sitting days, they are still ticking away. There are obviously going to be some others of even greater interest in the future. But I do not mind circulating these to members, if there are enough copies, so you can study them.

I want to find out, while we are all here together, what is going to be the least inconvenient time this week for us to meet. Tomorrow afternoon? This afternoon? Mr. Benjamin is not here this afternoon but is he going to be here tomorrow?

Mr. Angus: Yes, I understand he will be here tomorrow.

Mr. Ouellet: Perhaps I could make a suggestion in this regard. Today would have been a good time for me. I appreciate Mr. Benjamin is not here. If it is possible I would prefer that we meet Friday. It would be very difficult for me tomorrow and Thursday, but I could meet Friday morning.

Mr. Angus: Friday at 10 a.m. might be a possibility.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, Friday is rather a bad day. A lot of us have appointments in our constituencies.

The Chairman: We are speaking of the steering committee, Gordon.

Mr. Taylor: Oh, the steering committee. That is fine. I have no objections.

The Chairman: I knew that Mr. Gray was not going to be here, but I was in communication with him in the Magdalen

[*Traduction*]

beaucoup que nous les rencontrions en février après avoir bien approfondi la question. Cette situation démontre encore une fois que pour ce qui est de la voie maritime, nos deux pays ne travaillent pas en collaboration comme ils le devraient.

Mais vos observations sont tout à fait judicieuses, monsieur le président. Si les véritables responsables ne sont pas là le 29 octobre, je pense que nous n'avons pas à assister à cette réunion. Notre participation risquerait même d'être considérée comme une marque d'appréciation et ce n'est peut-être pas une bonne chose. J'accepte donc vos suggestions . . .

M. Ouellet: Vous me permettez de changer de sujet?

En prévision de nos séances de comité directeur, je vais demander au greffier de nous soumettre une liste à jour des nominations. Il faudra que nous décidions d'exercer ou non nos nouvelles responsabilités et, le cas échéant, de convoquer devant le Comité certaines personnes récemment nommées par décret pour considérer leurs qualifications.

Je ne pense pas à quelqu'un de particulier, mais le Comité directeur aurait peut-être intérêt à étudier cette liste et à décider de convoquer certaines personnes ou de ne pas le faire.

Le président: Encore une fois, j'avais prévu cela et j'ai demandé au greffier d'apporter cette liste aujourd'hui. Certaines nominations remontent au mois de juin mais à cause de la règle des 30 jours de séance, l'échéance n'est pas passée. Bien sûr, il y en aura d'autres encore plus intéressantes à l'avenir. Cela dit, je peux distribuer cette liste aux députés si nous avons suffisamment d'exemplaires pour qu'ils puissent l'étudier.

Je profite de ce que nous sommes ici tous ensemble pour vous demander à quel moment il vous est le plus possible de venir. Demain après-midi? Cet après-midi? M. Benjamin n'est pas là cet après-midi mais sera-t-il là demain?

M. Angus: Oui, je crois qu'il sera là demain.

M. Ouellet: Permettez-moi de faire une suggestion. Aujourd'hui, j'aurais pu siéger facilement. Je sais bien que M. Benjamin n'est pas là, mais si c'était possible, je préférerais vendredi. En effet, demain et jeudi, j'aurais beaucoup de difficulté à assister à une séance, mais vendredi matin, cela me convient.

M. Angus: Vendredi à 10 heures du matin, c'est une possibilité.

M. Taylor: Monsieur le président, vendredi, ce n'est pas un bon jour. Plusieurs d'entre nous ont des rendez-vous dans leurs circonscriptions.

Le président: Gordon, il s'agit du Comité directeur.

M. Taylor: Oh, le Comité directeur. Parfait, je n'ai pas d'objection.

Le président: Je savais que M. Gray ne serait pas là, mais je lui ai parlé aux Îles-de-la-Madeleine hier et, c'est intéressant à

[Text]

Islands yesterday, and interestingly enough he is going to be here Friday. But he is not going to get back until Thursday night. And quite frankly if Mr. Benjamin is not here Friday . . . With this much notice, Mr. Angus and Mr. Blaikie, we definitely have to have a steering committee meeting this week.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I can officially inform you that Mr. Benjamin will be in Ottawa on Friday.

The Chairman: Then I think, Mr. Ouellet and Mr. Angus, we could have a little more group discussion before we dissolve the meeting. I wonder, 10 a.m. Friday?

Mr. Angus: Yes, 10 a.m. Friday. Will the meeting be held in your office, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes. Mr. Tobin, do you have something you want to throw out in a general way before the steering committee meeting?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, we have talked about the seaway and a few other things. I do not know what the disposition of the committee is. I would like to hear from other members. We talked last session about, in addition to doing the seaway work, having the committee look at railway safety and railway development, as one possibility. On a broader scale, perhaps a six- or seven-month exercise, and then coming back finally with a report. In other words, to be pro-active rather than reacting to various things that are coming at us.

The other item we discussed as a possibility was the whole question of airport security. We talked about the possibility of some travel, looking at systems that are in place elsewhere in the world and so on, as a major initiative for this committee. I do not know how the committee is disposed. With the current list of items on our agenda and the legislation that we have on our plate, do we drop the whole idea or is it something we should pursue?

The Chairman: Actually, Mr. Tobin, you have mentioned a couple of things.

• 1130

After we had those preliminary discussions on airport security the House of Commons Transport committee, or a portion thereof, came through Ottawa I think in late June. To make a long story short, in conversation with some of them—I think several of us met them; we had lunch here—it was interesting that they were just in the midst of completing their study in England on airport security and some of the same questions that already had come to our mind seemed to be there. I am informed, because I asked Mr. Cuthbertson to check with the clerk who was travelling with the committee, that their report is coming down some time this month. Anyway, that is another item we could talk about.

They also found, Mr. Tobin, in the security aspects of airport security, so that it did not create more problems with security, that there were real inhibitions in having full public

[Translation]

noter, il sera là vendredi. Mais il ne reviendra pas avant jeudi soir. Franchement, si M. Benjamin n'est pas là vendredi . . . monsieur Angus et monsieur Blaikie, avec un tel préavis, il faut absolument que nous réunissions le Comité directeur cette semaine.

M. Angus: Monsieur le président, je peux vous annoncer officiellement que M. Benjamin sera à Ottawa vendredi.

Le président: Dans ce cas, monsieur Ouellet, monsieur Angus, nous pourrions poursuivre cette petite discussion de groupe avant de lever la séance. Vendredi, 10 heures du matin, nous sommes d'accord?

M. Angus: Oui, vendredi à 10 heures. Dans votre bureau, monsieur le président?

Le président: Oui. Monsieur Tobin, vous voulez nous faire part de quelque chose avant la réunion du Comité directeur?

M. Tobin: Monsieur le président, nous avons parlé de la voie maritime et d'un certain nombre d'autres sujets. Je ne sais pas quelle est la position du Comité. J'aimerais savoir ce qu'en pensent les autres députés. Nous en avons déjà parlé à la dernière session, en plus du travail sur la voie maritime, nous pourrions nous pencher sur les problèmes de sécurité des chemins de fer et de développement des chemins de fer; c'est une possibilité. On pourrait envisager un travail de six ou sept mois puis présenter un rapport. Autrement dit, prendre de l'avance au lieu de subir les sujets qu'on nous soumettra.

D'autre part, nous avons également discuté de la possibilité d'étudier la sécurité dans les aéroports. Nous avons envisagé certains déplacements, entre autres la possibilité d'étudier les systèmes qui ont été installés dans le reste du monde; ce serait une initiative importante pour ce Comité. Je ne sais pas ce qu'en pensent les membres du Comité. Est-ce que notre calendrier actuel, la législation qui va nous être soumise vont nous obliger à abandonner cette idée ou bien allons-nous continuer à nous en occuper?

Le président: En fait, monsieur Tobin, vous avez mentionné plus d'une idée.

Après ces discussions préliminaires sur la sécurité dans les aéroports, des membres de la Commission des transports de la Chambre des communes du Royaume-Uni se sont rendus à Ottawa à la fin de juin. Quelques-uns d'entre nous les ont rencontrés—nous avons déjeuné ensemble—et nous avons appris qu'ils mettaient la dernière main à leur étude sur la sécurité dans les aéroports en Angleterre et qu'ils avaient été confrontés aux mêmes questions que nous. Par l'intermédiaire de M. Cuthbertson qui s'est renseigné auprès du greffier qui les accompagnait, je sais que leur rapport est attendu dans le courant du mois. Enfin, voilà un autre point dont nous pourrions discuter.

Par souci de ne pas ajouter aux problèmes qui existent déjà en matière de sécurité dans les aéroports, ils hésitaient beaucoup à tenir des audiences publiques. Chose intéressante,

[Texte]

hearings. Interestingly enough, as I understand it, they devised a situation whereby they are going to table in the House of Commons a public report and actually give the Minister of Transport a private report to amplify specifics on what they found in the airports of England; which is an ingenious way to do it. We are keeping our eye on that. That is coming down around November 1.

That might be something. I reiterate that I know people here were nervous that we explored it even the little amount we did. Of course, one of the reasons we explored it is that I feel very strongly that if there is to be any exploration by a standing committee, it should be the Committee on Transport.

Mr. Tobin: That is one item for thought. The second item is that you talk about our doing something where we are proactive, versus sitting back responding to various pieces of legislation and government initiatives. The other area I think the committee should consider giving some extensive scrutiny to is the whole question of new technology and evolution of railroads, not only our own but what has gone on around the world. We are hearing now about CN and CP talking about some pretty substantial rail line abandonment in this country as part of their effort to become competitive, to cut costs, for CN in particular to be able to stand on its own feet and act in a businesslike way.

Without getting into a debate around the table, we all know that that will be extremely controversial in this country. We know it will cause concern in all three parties. We know, on the other hand, that the railroads, if we are moving into a deregulated environment, are going to have to be more efficient than they now are. You cannot on the one hand deregulate them and on the other hand expect them not to operate in an efficient manner. So we are setting up a Catch-22 for the railroads.

Many other countries of the world have dealt with this problem, whether successfully or not I do not know. I am saying it is something we should be having a look at. When we bear in mind the tragic incident in Hinton, Alberta, and others, the safety question is also part of that examination. We are seeing the introduction of new technology, computers and so on, for control purposes. I think as a committee we ought to be going out and looking at various examples of that new technology in the world, modern efficient railroads that exist in the world, and seeing what information we can apply to the Canadian experience.

We are now moving in Canada, following the Staggers Act, with this new NTA, into an entirely new day in the operation of railroads in this country. There are going to be some very dramatic changes; and we have not begun, I do not think, to try to understand what path we are going down with the evolution of the railroads in this country. One only needs to look: CN and CP talking about abandoning massive amounts of track as part of their plan to become more efficient.

The Chairman: You are treating that as a special study, or to be tied into our study of CN, when we have CN, or the railway—

[Traduction]

si j'ai bien compris, ils ont décidé de déposer à la Chambre un rapport public mais aussi de remettre au ministre des Transports un rapport confidentiel qui donnera le détail de la situation dans les aéroports anglais. Je trouve que c'est une façon ingénieuse de contourner le problème. Nous suivons la situation. Le rapport devrait être déposé aux alentours du 1^{er} novembre.

Cela aussi pourrait nous intéresser. Je répète que même le peu d'investigations que nous avons faites a causé pas mal de nervosité ici. Evidemment, l'une des raisons pour lesquelles nous avons fait enquête est qu'à mon avis, si un comité permanent doit aller aux renseignements c'est bien le Comité des transports.

M. Tobin: C'est à retenir. En deuxième lieu, vous nous exhorte à prendre les devants plutôt que de laisser venir les lois et les mesures gouvernementales. Il y a aussi une autre question que le Comité devrait examiner à la loupe: la technologie de pointe et l'évolution des chemins de fer. Pas seulement chez nous mais aussi ailleurs dans le monde. Le CN et le CP parlent d'abandonner un bon nombre de lignes de chemins de fer au pays pour rester compétitifs et diminuer leurs coûts, pour que le CN en particulier devienne une entreprise viable.

Sans entrer dans le débat ici, nous savons tous que cette question soulèvera beaucoup de controverse au pays et préoccupera les trois partis. Nous savons aussi que si nous passons à la déréglementation, les chemins de fer devront être beaucoup plus efficaces qu'ils ne le sont actuellement. On ne peut pas à la fois abolir les règlements et s'attendre à ce qu'ils ne mettent pas l'efficacité au premier rang de leurs préoccupations. Ce serait les mettre entre l'arbre et l'écorce.

Beaucoup d'autres pays ont eu à faire face à ce problème. S'ils ont réussi ou non, je ne sais pas. Je dis seulement que c'est une chose à examiner. Si l'on songe à l'accident tragique à Hinton en Alberta et ailleurs, la question de la sécurité doit aussi faire partie de cette étude. On assiste aussi à l'introduction de la nouvelle technologie, les ordinateurs par exemple, pour contrôler le trafic. Je pense que le Comité devrait aller examiner les diverses applications de cette technologie dans le monde, les chemins de fer modernes efficaces qui existent ailleurs et voir ce qu'on peut transposer au Canada.

Par suite du *Staggers Act* et de la nouvelle Loi nationale sur les transports, l'exploitation des chemins de fer au Canada entre dans une ère tout à fait nouvelle. Nous allons assister à une transformation spectaculaire. Et je pense que nous ne savons pas encore vraiment la direction que prendront les chemins de fer canadiens. Il suffit d'ouvrir les yeux: le CN et le CP parlent d'abandonner des kilomètres et des kilomètres de voies ferrées pour devenir plus efficaces.

Le président: Voudriez-vous que l'on en fasse une étude spéciale ou que cela fasse partie de notre étude du CN lorsque la compagnie...

[Text]

Mr. Tobin: No, I am thinking about having the committee take on railroads and new railroad technology as a special project. I would see us travelling, looking at the American experience, looking at what is happening in Japan and a number of other countries, and trying to have some idea—

The Chairman: And there is also that speed train from Paris to—

Mr. Tobin: I am being quite serious, Mr. Chairman. I do not see the full committee necessarily travelling all over the world.

• 1135

However, I am saying that if you are moving into deregulation in Canada, if you are moving into joint-line rates, if you are moving into confidential contracts, if you are moving into end of captive shippers, if you are telling the railroads they have to become more efficient and provide cheaper transportation, then part of that is going to be on the part of the efficiencies of the railroads. Efficiencies mean rail line abandonment. It means fewer jobs. There are experiences we can look at in the world as to how that system has worked, if it has worked. Whether it has been successful or not, we should be doing that.

The Chairman: I have got your point. I must say, though, that if the regulatory instruments committee of the House of Commons has to go to Australia to assess regulatory instruments then there is a heck of a lot better case that can be made for a committee of transport, or a subcommittee thereof, to go see some of these—

Mr. Angus: Mr. Benjamin wanted me to raise that.

The Chairman: —areas of interest.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: We do not want to debate this thing right now, and I thought we had given suggestions to the steering committee.

The Chairman: Yes.

Mr. Taylor: I think the steering committee should take a look at these and then bring them back when we have a full committee meeting and discuss them at that time.

The Chairman: Okay. I know that some other things will be coming up in the steering committee meeting, and they are going to have to be discussed and properly brought before the committee. I do not think, unless some other member has some other new item to mention in terms of subject-matter, that there is much—

Mr. Tobin: Travel to eastern Canada.

The Chairman: Are you going to be there Friday, or is Mr. Ouellet?

Mr. Tobin: I cannot be. That is why I am mouthing off today.

The Chairman: Make sure you pass these things on to your illustrious colleague.

[Translation]

M. Tobin: Non, je pense que les chemins de fer et la technologie de pointe appliquée aux chemins de fer devraient faire l'objet d'une étude spéciale du Comité. J'imagine que nous pourrions voyager, voir ce qui se passe aux États-Unis, au Japon et dans d'autres pays et essayer de nous faire une idée...

Le président: Il y a aussi le train à grande vitesse qui relie Paris à...

M. Tobin: Je suis sérieux, monsieur le président. Je ne parle pas de faire voyager tout le Comité à travers le monde.

Si le Canada passe à la déréglementation, je pense aux prix communs, aux contrats confidentiels, à l'élimination des expéditeurs captifs, si l'on force les compagnies de chemin de fer à devenir plus efficaces et à baisser leurs prix, alors cela devra se faire par des gains d'efficacité. Et cela veut dire abandonner des lignes, cela veut dire faire disparaître des emplois. On peut voir comment on s'y est pris ailleurs, si cela a réussi.

Le président: Je vois. Je dois ajouter cependant que si le Comité des règlements et autres textes réglementaires doit se rendre en Australie pour étudier la réglementation là-bas, il serait beaucoup plus logique que ce soit le Comité des transports, ou une partie de ses membres, qui...

M. Angus: M. Benjamin voulait que je soulève cette question.

Le président: ... aillent voir.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Nous ne voulons pas débattre cette question maintenant et je pensais que nous en avons déjà fait la suggestion au comité directeur.

Le président: Oui.

M. Taylor: Je pense que le comité directeur devrait y jeter un coup d'oeil et en saisir le Comité en entier une autre fois pour que nous puissions en discuter.

Le président: D'accord. Je sais que d'autres questions seront soulevées à l'occasion de la séance du comité directeur et que ces questions devront être débattues et présentées selon les règles devant le Comité. À moins que quelqu'un autre n'ait un autre point à inscrire à notre ordre du jour, je ne pense pas que...

M. Tobin: Les voyages dans l'Est du pays.

Le président: Serez-vous là vendredi ou serait-ce M. Ouellet?

M. Tobin: Je ne pourrai être là. C'est pour cela que je tiens le crachoir aujourd'hui.

Le président: N'oubliez pas de transmettre tout cela à votre illustre collègue.

[Texte]

Mr. Tobin: As a steering committee we decided that after we went north the next trip would be to northern Quebec and the northern part of the Atlantic provinces.

The Chairman: We also know, Mr. Tobin, that the only consistency in politics is its inconsistency and uncertainty.

Mr. Tobin: As an Atlantic member, I am sure you would not apply that to your own region with respect to travelling.

The Chairman: We have fog there from time to time.

Mr. Angus.

Mr. Angus: It is my understanding from media reports, and also conversations with the Minister, that some time this fall there will be a white paper or something else on cost recovery in transportation. Perhaps you can check by Friday with the Minister to find out what his plans are, in terms both of when such a document is coming down and whether he wants it referred to this committee, so the steering committee has an idea.

Just a final point, and let me come back to the seaway thing because it is important that I respond in committee.

The Chairman: You are going to have a chance.

Mr. Angus: No, just on the pressure you were receiving because I had acted independently.

The Chairman: Well, a couple of the members are here, but a couple of them are not here now. Why not do that in the full committee?

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: Because I think you are going to bring it up again, and it is going to have a fuller ventilation at another time, Mr. Angus.

Mr. Angus: Okay. I will do that.

The Chairman: I want to thank members, again because of the pressure on members and all the committees that are trying to get organized, for coming today.

The steering committee will meet at 10 o'clock, and then obviously there will be a full committee later on to discuss the recommendations of that steering committee.

This meeting stands adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

M. Tobin: Au comité directeur, nous avons décidé qu'après notre voyage dans le Nord, le prochain voyage serait dans le Nord du Québec et dans la partie septentrionale des provinces de l'Atlantique.

Le président: Nous savons aussi, monsieur Tobin, qu'en politique l'incertitude est la seule certitude.

M. Tobin: À titre de député de la région de l'Atlantique, je suis certain que vous n'appliqueriez pas cette règle aux voyages à votre propre région.

Le président: Il nous arrive d'avoir du brouillard nous aussi.

Monsieur Angus.

M. Angus: Je crois comprendre d'après les reportages dans les média et aussi à partir de conversations que j'ai eues avec le ministre, qu'à un moment donné cet automne, il y aura un livre blanc ou quelque chose de ce genre à propos du recouvrement des frais dans le domaine des transports. Peut-être, d'ici à vendredi, pourriez-vous vérifier auprès du ministre ce qu'il compte faire à propos du moment où ce document sera déposé et s'il veut qu'il soit renvoyé au Comité de manière à ce que le comité directeur en ait une idée.

Une dernière chose. Je voudrais revenir sur cette question de la Voie maritime parce que je pense qu'il est important que j'y réponde en Comité.

Le président: Vous aurez votre chance.

M. Angus: Non, c'est à propos des pressions que vous avez reçues parce que j'ai agi de mon propre chef.

Le président: Bien, il y a quelques députés ici, mais il y en a d'autres qui sont absents. Pourquoi ne pas attendre jusqu'à ce que le Comité soit réuni au complet.

M. Angus: D'accord.

Le président: Parce que je pense que vous allez remettre la question sur le tapis et qu'il faudra la débattre plus à fond une autre fois, monsieur Angus.

M. Angus: D'accord. C'est ce que je ferai.

Le président: Je voudrais remercier les membres du Comité d'être venus aujourd'hui. Je sais combien c'est difficile avec tous ces comités qui se mettent sur pied.

Le comité directeur se réunira à 10 heures, puis le Comité se réunira en séance plénière plus tard pour discuter des recommandations du comité directeur.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Tuesday, November 18, 1986

• 0932

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for purposes of hearing evidence. Since Tuesday, as we all know, is a very busy day, I think we had better get under way.

I talked in a brief way with Dr. LeClair earlier. This very well may be his last appearance before the Standing Commit-

Le mardi 18 novembre 1986

Le président: Chers collègues, nous avons le quorum. Étant donné que mardi est toujours très chargé, il vaudrait mieux commencer maintenant.

J'ai parlé brièvement tantôt avec le Dr. LeClair. Il se peut fort bien que ceci soit sa dernière comparution devant le

[Text]

tee on Transport in his capacity as Chairman and Chief Executive Officer of Canadian National. But who knows what forms and shapes and guises people take on the world stage, when other things happen. Dr. LeClair has appeared before different parliamentary committees.

I know there are some members who have particular interest in some very topical matters that have been preoccupying CN for some time. Dr. LeClair, as chairman of the Standing Committee on Transport, I have had a unique relationship with you. We have had our difficulties, because of our respective constituencies, etc., but certainly we have had co-operation. I, as chairman, the staff, and members think it has been a great precedent for other officers of Crown corporations to emulate. I hope they follow your example. So with no further ado I would like to welcome you.

I know we have a heavy agenda. We have this room until 5 p.m. and then we have to get out because there are other committees. This is a heavy committee day.

I am going to call members in a different order—as we are going to do from time to time in the Standing Committee on Transport—allowing supplementaries to have a much more interesting question period on subjects, rather than go “ring-around-the-rosy”, as we so often do. This is not a legislative committee; this is a standing committee that will take some breaking in. But I really think there could be a more constructive examination of witnesses if we perhaps alternate some of our procedures. But I would like you to go over your statement and then we will throw it open to questions.

• 0935

Members of the committee, I intend to lay before the committee at 3.30 p.m. a steering committee report that has been somewhat revised, frankly, but it covers some of the things that some of us discussed at a long steering committee meeting away back on October 24. This is November 18, and that illustrates some of the difficulties the Chair has been having. But that will come back later this afternoon.

Dr. LeClair.

Dr. J.M. LeClair (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian National): Thank you, Mr. Chairman. I am not so sure I agree with you that this will be an historic meeting because it is my last. It may be historical because of other things, but perhaps not because it is my last meeting. As I was speaking to you this morning, sir, I realized that this is the seventeenth year in which I have had an appearance in front of a parliamentary committee in one way or the other. So perhaps it is time, as Mr. Benjamin once said, that you see new faces here at this table.

Sir, I have a statement to make or to table, if you prefer. You will remember that some time ago some remarks were made about one of the senior officers of Canadian National, Mr. Ross Walker, vis-à-vis the Hinton accident. At that time, we felt we were prevented from commenting on this because the advice we were given at that time was that it was *sub judice*. It was and still is, but I think I have a statement that

[Translation]

Comité permanent des transports en tant que président-directeur général du Canadien National. Mais Dieu sait quels avatars l'avenir nous réserve en ce bas monde! Le Dr LeClair a comparu devant différents Comités parlementaires.

Je sais que certains membres du comité s'intéressent tout particulièrement à des sujets très précis qui préoccupent le CN depuis quelque temps. Docteur LeClair, en tant que président du Comité permanent des transports, j'ai entretenu avec vous des rapports privilégiés. Ils ont parfois été difficiles, à cause de nos mandats respectifs, mais nous avons certainement connu aussi la coopération. Le personnel, les membres du Comité et moi-même pensons que votre attitude est à donner en exemple aux autres agents de sociétés de la Couronne. J'espère qu'ils le suivront. Sans plus tarder, je vous souhaite la bienvenue.

Je sais que l'ordre du jour est chargé. Nous disposons de cette salle jusqu'à 17 heures et devons l'abandonner ensuite à d'autres comités. Il y a beaucoup de comités aujourd'hui.

Je donnerai la parole aux membres du Comité dans un ordre différent—comme nous le ferons de temps à autre au Comité permanent des transports—et permettrai des questions complémentaires afin d'avoir une discussion plus pertinente plutôt que de nous perdre dans les détails comme nous le faisons si souvent. Nous ne sommes pas un comité législatif, mais un comité permanent qui devra s'adapter. Je suis convaincu que nous pourrions interroger nos témoins de façon beaucoup plus constructive en modifiant certaines procédures. J'aimerais tout d'abord que vous nous lisiez votre déclaration et nous passerons ensuite aux questions.

Messieurs les membres du Comité, j'ai l'intention de déposer devant le Comité à 15h30 un rapport du comité directeur quelque peu révisé, je l'avoue, mais qui touche ce dont nous avons discuté lors d'une longue réunion du comité directeur le 24 octobre. Nous sommes le 18 novembre, et cela démontre les difficultés qui se sont posées au président. Mais j'y reviendrai plus tard cet après-midi.

Docteur LeClair.

M. J.M. LeClair (président-directeur général, Canadien National): Merci, monsieur le président. Je ne suis pas sûr de convenir avec vous qu'il s'agit d'une réunion historique parce que c'est la dernière pour moi. Elle peut être historique pour d'autres raisons. Pendant que je vous parlais ce matin, je me suis rendu compte que c'est la 17^Ème année où je comparais devant un comité parlementaire. Il est donc peut-être temps, comme l'a déjà dit M. Benjamin, de voir de nouveaux visages à cette table.

Monsieur, j'ai une déclaration à faire ou à déposer si vous le préférez. Vous vous souviendrez qu'il y a un certain temps, des observations avaient été faites au sujet d'un des dirigeants du CN, M. Ross Walker, à la suite de l'accident de Hinton. Nous avions pensé à l'époque ne pouvoir répondre parce que l'affaire était pendante en justice. Elle l'est toujours, mais je crois avoir

[Texte]

would not offend that principle. With your permission, I would like either to read it or to table it.

The Chairman: Is this part of the statement?

Dr. LeClair: No, it is not.

The Chairman: If my memory serves me correctly, the interest in your statement flowed from remarks of the member for Winnipeg—Birds Hill, Mr. Blaikie, who is not here at the moment. I would not like you to read the statement and get into that at the moment, and frankly, I—

Mr. Benjamin: He will be here in about five minutes.

The Chairman: He may be, and that is good if he is. But even then, in view of other matters of higher import, quite frankly, I question why we resurrect something that happened... If from your professional experience and the experience of the corporation you think the remarks a member makes... They can always be interesting; within the House, members make different remarks from time to time. But if you think someone has been unfairly treated or slandered, I would like to have the remarks, perhaps through the clerk, if you have them.

Dr. LeClair: Could I table this, Mr. Chairman?

The Chairman: Perhaps you could give it to the clerk first so I can look at it, because I do not want to go back and harrow old ground that has already been ploughed and some of which is already overgrown.

Dr. LeClair: In the meantime, sir, I wonder if I could read my introductory statement.

The Chairman: Yes, please do.

Dr. LeClair: It is longer than usual because this will probably be my last.

Mr. Chairman, members of the committee, my colleagues and I are pleased to meet with you this morning to continue the review of CN's performance and outlook that we began last June. With me today are Mr. Ronald Lawless, President and Chief Operating Officer of the corporation; Mr. Yvon Masse, Senior Vice-President and Chief Financial Officer; and Al Deegan, Group Vice-President responsible for our non-rail enterprises.

Mr. Chairman, before I forget, Mr. Deegan has to leave for Toronto at 11 a.m., with your permission, to finalize the arrangements on the sale of CN Route. So if there are any questions on any of the group of companies that we call CN Enterprises, it would put us in a better position to answer them if they were done before 11 a.m.

The timing of today's session is particularly appropriate both for Canadian National and for me personally. Over the past four and a half years, I have appreciated these sessions as a means of drawing attention to CN's problems and opportunities and of conveying to you and to the public at large the plans and approaches formulated by management to deal with a rapidly changing business environment. I have found the discipline beneficial, and I hope you have, too.

[Traduction]

une déclaration qui n'enfreindrait pas ce principe. Avec votre permission, je voudrais la lire ou la déposer.

Le président: Cela fait partie de votre exposé?

M. LeClair: Non.

Le président: Si je me souviens bien, ceci découle d'une observation du député de Winnipeg—Birds Hill, M. Blaikie, qui n'est pas ici pour l'instant. Je ne voudrais pas que vous lisiez cette déclaration et que nous abordions ce sujet pour l'instant, et franchement...

M. Benjamin: Il sera ici dans cinq minutes.

Le président: Peut-être et c'est fort bien. Mais quand même, étant donné que d'autres questions sont bien plus importantes, je me demande pourquoi nous ressuscitons cette question... Si vous pensez que les observations faites par un député... Cela peut toujours être intéressant, les députés font toutes sortes d'observations à la Chambre. Mais si vous croyez que quelqu'un a été victime de diffamation, je voudrais que vous me remettiez cette déclaration, par l'entremise du greffier.

M. LeClair: Pourrais-je la déposer, monsieur le président?

Le président: Vous pourriez peut-être la remettre au greffier afin que j'y jette un coup d'oeil, parce que je ne voudrais pas ressusciter une vieille histoire qui est déjà dépassée.

M. LeClair: Entre-temps, monsieur, je pourrais peut-être lire ma déclaration liminaire.

Le président: Certes.

M. LeClair: Elle est plus longue que d'habitude étant donné que ce sera probablement la dernière.

Monsieur le président, membres du Comité. Mes collègues et moi-même sont heureux de vous rencontrer ce matin pour poursuivre la revue de la performance et des perspectives du CN, entreprise en juin dernier. Les gens qui m'accompagnent aujourd'hui sont Ronald Lawless, président et chef de l'exploitation; Yvon Masse, premier vice-président, planification financière et administration; et Al Deegan, vice-président de groupe responsable de nos activités extra-ferroviaires.

Monsieur le président, avant d'oublier, je vous signale que M. Deegan doit partir pour Toronto à 11 heures, avec votre permission, afin de mettre la dernière touche à la vente de CN Route. Donc, si vous avez des questions à poser au sujet du groupe de compagnies que nous appelons CN Entreprises, il vaudrait mieux le faire avant 11 heures.

Le moment de vous rencontrer, tant pour le CN que pour moi-même, est opportun. Au cours des quatre dernières années et demie, j'ai compris l'importance de ces réunions comme moyen d'attirer l'attention sur les problèmes et les projets du CN, et de vous transmettre, en même temps qu'au public, les plans et les stratégies formulés par la haute direction pour faire face à un climat commercial en pleine évolution. J'ai aussi appris que ces rencontres nous sont favorables, et j'espère qu'elles le sont aussi pour vous.

[Text]

J'apprécie en particulier l'occasion personnelle qui m'est offerte aujourd'hui de faire une rétrospective du développement de notre compagnie depuis que j'en assume la direction générale et de vous livrer mon point de vue sur la direction qu'elle doit absolument prendre pour l'avenir.

• 0940

Pour le Canadien National, cette rencontre est opportune, car elle arrive à un moment critique dans son évolution générale, à la fin d'une période où tout ce que l'entreprise fait, tout ce qu'elle représente est devenu un sujet d'examen minutieux et de remise en question.

Au cours de la dernière année, notre équipe de direction a tenté de surmonter de sérieuses difficultés, des problèmes qui, nous en sommes persuadés, menacent sa survie même en tant qu'entreprise commerciale autosuffisante. Cette situation a engendré, et c'est tout à fait normal, beaucoup d'inquiétude et de confusion dans nos murs, de même que de la crainte et de la consternation chez nos différents publics.

Il n'y a pas si longtemps, à un moment plus prospère et plus prometteur, le CN jouissait d'une réputation solide, quoique discrète, d'entreprise consciencieuse, motivée par un bon sens des affaires, assurant une présence importante et traditionnelle dans tous les coins du Canada. Le message que nous communiquons aujourd'hui en est un qui secoue cette perception et qui, à certains moments, vient en conflit avec les attentes individuelles, en particulier celles des employés et des localités avec lesquelles nous sommes associés de très près depuis des décennies.

On nous a invités aujourd'hui à parler du rapport de l'année 1985 et du plan quinquennal d'entreprise pour la période de 1986 à 1990, deux sujets dans lesquels nous nous sommes engagés il y a environ un an. Il s'agit là d'un bon point de départ, puisqu'il nous replace aujourd'hui dans un contexte historique, mais ces sujets représentent le passé. Tous deux nous mettent cependant en garde contre une détérioration des prévisions d'avenir par suite d'un revirement des conditions économiques, non seulement au Canada mais dans le monde entier.

Malheureusement, les signes avant-coureurs des difficultés que nous réservait l'avenir ont été on ne peut plus sous-estimés.

Au début de la période de planification, nous avions prédit un bénéfice de 70 millions de dollars pour la fin de 1986, ce qui en soi représentait une détérioration de notre situation à la suite des bénéfices de 242 millions et 117 millions de dollars des années 1984 et 1985. Cependant, nous nous rendons compte aujourd'hui que notre perspective s'est détériorée encore plus que nous l'avions prévu; les résultats au troisième trimestre de cette année nous placent tout juste au seuil de la rentabilité. Et nous nous attendons à une baisse des affaires au dernier trimestre et à un important déficit en fin d'année.

This unsatisfactory and worrisome outlook can be attributed mainly to a serious drop-off in railway operating revenues as a result of lower traffic levels and restrictions on pricing action, factors which have had their origin some time ago and which show no sign of reversal. In fact, Canadian rail operations

[Translation]

But in particular, I consider today's meeting a personal opportunity to look back on the development of the corporation since I became chief executive officer and to give you my views on the direction I see as essential for the future.

For Canadian National, this meeting is timely and appropriate. It comes at a critical moment in the company's corporate evolution—the conclusion of a period during which all that the corporation does, everything it stands for, has been the focus of intense scrutiny and evaluation.

During the past year, our management has attempted to come to grips with serious difficulties—difficulties which, we are convinced, threaten the very survival of the company as a self-sustaining commercial entity. This process, quite naturally, has engendered a good deal of anxiety and confusion within the company, as well as some fear and consternation among our publics.

Not long ago, during more prosperous and promising times, CN enjoyed a low-profile yet solid reputation as a conscientious, business-like corporation, with a long-standing, major presence throughout Canada. Today, the message we have been conveying has shaken that perception and has at times come into conflict with individual expectations, especially those of employees and communities with which we have been intimately associated for many decades.

Our terms of reference today centre on discussion of CN's 1985 annual report and the five-year corporate plan for the period 1986-1990, both of which were formulated about one year ago. While these items may constitute a useful starting point—the historical context for today's reality—they do represent the past. Both documents, however, warned of deteriorating prospects for CN as a consequence of shifting economic conditions, not only in Canada but on a worldwide scale.

Unfortunately, those signs of difficulty ahead were, if anything, somewhat understated.

At the beginning of the planning period, we predicted a year-end profit for 1986 of \$70 million, which in itself represented a further deterioration in fortunes since the \$242 million profit recorded in 1984, and the \$117 million achieved last year. However, we now find that prospect has tilted even more than anticipated; third-quarter results for 1986 barely show a break-even position. And we expect a further decline in business prospects during the last quarter and anticipate a substantial loss for the year.

Cette prévision décevante et inquiétante peut être attribuée principalement à une baisse considérable des revenus de l'exploitation ferroviaire, suite à une importante diminution des volumes du trafic par rail et à des contraintes tarifaires: deux facteurs apparus il y a quelque temps déjà et qui ne

[Texte]

showed a loss of \$18.3 million during the third quarter of this year while non-rail businesses held their own with a net income of \$26.1 million during the same period.

We are not alone in experiencing a downturn in railway freight fortunes. You will be aware that our primary competitor, CP Rail, is in a similar position and faces the same hard choices that we do. The U.S. railway industry also has a continuing revenue problem, despite its restoration to viability following passage of the Staggers Rail Act six years ago. Essentially, the market for North American railway services has flattened, with shifting distribution patterns and burgeoning competition from other modes being the primary factors. But whereas our American counterparts can respond quickly by reducing their cost base through the rationalization of plant and work force, Canadian railways, and particularly CN as a Crown corporation, lack similar freedoms in adjusting to changing market conditions.

The factors and trends affecting the railway freight market are familiar to you as federal legislators. They are rooted in the industries we serve, both here in Canada and among Canada's trading partners. They have to do with more intense international competition for the commodities this country has traditionally supplied to world markets—grain, potash, sulphur, and coal—and with greater self-sufficiency in product supply on the part of Canada's nation customers. Domestically they have to do with the rise of the service sector, the expansion of just-in-time inventory management, the increasing use of synthetics in manufacturing processes, and the growing flexibility in capacity of other freight and transportation modes.

• 0945

But one can take little comfort from the fact that the entire industry is affected, or from the fact that most of these developments are beyond one's control as a railway manager.

Looking back over the years I have spent as CN's chief executive officer, I could wish we had taken a longer-range view of some of the events that have helped to shape the present. Like you, I often wish I were able to make decisions with the benefit of hindsight. When Canadian business had to deal with the effects of the 1982 recession, Canadian National was struck particularly hard. Yet we weathered these effects and returned to respectable profit levels in 1983 and 1984. Even then we were picking up early signals of impending structural changes which would require a fundamental reorientation of our plans and activities. However, events and developments transpired more rapidly than anyone could have anticipated, leaving us, along with much of North American corporate management, unprepared for the new demands of the marketplace.

[Traduction]

laissent entrevoir aucun signe de détente. Le Rail canadien fait état, à lui seul, d'une perte de 18,3 millions de dollars au troisième trimestre, tandis que les activités extra-ferroviaires font bonne figure avec un revenu net de 26,1 millions de dollars à la même période.

Nous ne sommes pas seuls à traverser une période sombre pour le rail. Notre principal concurrent, CP Rail, fait face à une situation semblable et aux mêmes choix difficiles. L'industrie ferroviaire américaine a elle aussi des problèmes financiers, malgré son retour à la rentabilité qui a suivi l'adoption de la *Staggers Rail Act* il y a six ans. Le marché des services ferroviaires en Amérique du Nord s'est littéralement effondré, et les principaux facteurs de cette situation sont la modification profonde des modes de distribution et la concurrence acharnée des autres modes de transport. Mais tandis que les chemins de fer américains peuvent réagir rapidement en réduisant leur prix de base par le biais de la rationalisation de leurs installations et de leurs effectifs, les chemins de fer canadiens, et en particulier le CN en tant que société de la Couronne, ne jouissent pas de cette liberté de s'adapter aux conditions changeantes du marché.

A titre de législateurs fédéraux, vous connaissez les facteurs et les tendances qui touchent le transport ferroviaire des marchandises. Ils remontent aux industries que nous desservons, tant au Canada que chez les partenaires commerciaux de notre pays. Ils sont reliés directement à une intense concurrence internationale pour les produits que le Canada a par tradition fournis aux marchés mondiaux, soit les céréales, la potasse, le soufre et le charbon, et à une autosuffisance accrue chez les pays clients du Canada. Chez nous, ils sont reliés à la percée du secteur des services, à l'expansion du système de gestion Juste à temps, à l'utilisation croissante de produits synthétiques dans la fabrication, et à la capacité accrue des autres modes de transport.

Toute l'industrie se porte mal, ce qui n'est pas du tout réconfortant, pas plus que le fait qu'en tant que gestionnaires du rail, nous n'y pouvons rien.

Lorsque je revois les années que j'ai passées à la direction générale du CN, je pourrais souhaiter avoir adopté une perspective à plus longue portée des événements qui ont contribué à façonner le présent. Tout comme vous, je souhaiterais souvent pouvoir prendre des décisions rétrospectivement. Lorsque l'économie canadienne a eu à faire face aux conséquences de la récession de 1982, le Canadien National a été plus durement touché. Nous avons surmonté la situation et avons réussi à renouer avec une rentabilité convenable en 1983 et 1984. Même là, nous avons perçu des signes de modifications imminentes de la structure économique, et ces changements pourraient entraîner une réorientation fondamentale de notre plan et de nos activités. Les événements et les développements se sont cependant manifestés plus vite qu'on ne l'avait prévu. Cela nous a pris par surprise et nous n'étions pas prêts, pas plus que tous les dirigeants d'entreprises du continent nord-américain, à faire face aux nouvelles exigences du marché.

[Text]

Nonetheless, some very worthwhile progress was made during those years; action which should help us bridge the transition to a new railway era. I refer to organizational changes intended to focus attention on growth and problem areas, the establishment of more demanding financial goals for our non-rail businesses and divestitures should they fail to achieve those goals, increasing emphasis on intermodal transportation services to meet more sophisticated customer needs, better work force planning, and early recognition of CN's responsibility towards Canada's socio-economic imperatives through such initiatives as employment equity and youth employment programs.

It is clear, though, that CN is in a predicament which, if not resolved, will seriously handicap the company in performing effectually long into the future. We stand at a crossroads. One route will ease the transformation of a mammoth, vital Canadian institution into a willing and able partner of Canadian industry in its quest for competitive advantage. The other will see us lose efficiency, lose money, and eventually become an ineffectual participant in the transportation marketplace.

To choose the right path and to accomplish each step along the way, we will need your understanding and support. For any company, and especially for a company the size of Canadian National, massive change is difficult and daunting. For a commercial Crown corporation the difficulty is compounded many times over because of our public's expectations and perceptions of what we are and what we should be. All too often a commercial Crown corporation is given no clear mandate, or a mandate encompassing contradictory objectives. We are expected to be self-sustaining, yet we are also expected to provide service when returns do not cover basic costs and to invest large amounts of capital in public-interest projects even though such investments compel us to take on a crushing burden of debt.

Such expectations may be supportable during periods of strong economic growth and industrial expansion. But today, when we are experiencing difficulty simply in making ends meet, and when retrenchment is obviously called for, some accommodation must be found between the two poles. Canadian National can be either an agent of public policy or a powerful engine of economic growth. In our opinion, decisions made on the basis of non-economic factors alone will lead to greater trouble later on, not only for CN itself, but also for our customers, our employees, and the communities and consumers we serve.

I have made this point in public statements and speeches over the past year. We have spoken about our greatest immediate problem: the long-term debt load, which mainly reflects inadequate compensation over the years for the many public duties CN performs. Now, I am grateful to detect growing awareness of the message among legislators and

[Translation]

Nous avons néanmoins fait d'importants progrès au cours de ces années, et ces actions pourraient nous aider à faire la transition vers une ère nouvelle du rail. Je fais ici allusion aux changements organisationnels apportés à la compagnie afin de concentrer notre attention sur les secteurs de croissance et de problème, à la mise en place d'objectifs financiers plus stricts pour nos secteurs hors rail et à leur cession s'ils n'atteignent pas ces objectifs, à une promotion plus intense des services intermodaux qui répondent mieux aux besoins particuliers des clients, à l'amélioration de la planification de la main-d'oeuvre et à l'attention accrue qu'il faudra apporter, le plus tôt possible, aux responsabilités du CN à l'endroit des impératifs socio-économiques par le biais d'initiatives tels l'équité en matière d'emploi et le programme emploi-jeunesse.

Il est clair cependant que le CN fait face à une situation difficile qui menace de nuire sensiblement à l'efficacité générale de la compagnie dans l'avenir, à moins qu'on ne la surmonte immédiatement. Nous sommes à un carrefour où une avenue nous mène à la transformation d'une importante institution canadienne en un partenaire précieux et bien intentionné de l'industrie canadienne à la recherche d'un avantage compétitif, tandis que l'autre mène à une perte de notre efficacité, à des déficits qui auront vite fait de nous constituer en partenaire inefficace sur le marché du transport.

Nous aurons besoin de votre compréhension et de votre appui pour choisir la bonne voie et en franchir une à une toutes les étapes. Toute compagnie de l'envergure du Canadien National supporte mal les changements brusques et massifs. Pour une société de la Couronne, les attentes de nos publics, et les perceptions de ce que nous sommes et de ce que nous devrions être, compliquent considérablement les difficultés. Il arrive trop souvent qu'une société de la Couronne ne reçoive pas de mandat précis, ou qu'elle reçoive un mandat assorti d'objectifs contradictoires. On attend de nous l'autosuffisance; on attend aussi de nous que nous soyons les pourvoyeurs de services dont les compensations ne couvrent pas les coûts de base, et que nous investissions de fortes sommes d'argent dans des travaux destinés à servir le public même si de telles immobilisations nous obligent à supporter un fardeau d'endettement beaucoup trop lourd.

De telles attentes peuvent être tolérables en période de forte croissance économique et d'expansion industrielle. Mais aujourd'hui, nous avons de la difficulté à joindre les deux bouts, et lorsqu'il faut à tout prix couper, il est essentiel de trouver le juste milieu: le Canadien National doit être ou bien un agent de politique publique, ou bien une puissante locomotive de la croissance économique. Et à mon avis, des décisions prises à partir de phénomènes non économiques amèneront des problèmes plus sérieux dans l'avenir, non seulement au CN, mais aussi à nos clients, à nos employés, et aux localités et aux consommateurs que nous servons.

J'ai fait le point de cette situation dans des déclarations et des allocutions au cours de la dernière année. Nous avons aussi fait allusion à notre problème le plus grave de l'heure, soit le fardeau de la dette à long terme qui reflète principalement l'insuffisance de la compensation reçue au cours des années pour les nombreuses obligations de service public dont le CN

[Texte]

within the business community. Hard decisions have been made, many more lie ahead. It gives us no pleasure to approve the curtailment of some operations or the elimination of jobs. Each of those operations helps support a community's economic life. Each of those jobs represents a person, an individual with personal dignity and responsibilities to family and community. Yet one of the realities of decision-making in the CN environment of today is that such choices have had to be made and will have to be made in the future.

• 0950

I would like to mention just one recent initiative, the proposed re-industrialization of the Moncton shops, as an example of how difficult it can be to alter expectations to accommodate the interests of a variety of constituencies and at the same time achieve the economies that must be made.

The theme of the five-year plan we are to discuss today was the need for CN to focus on two means of resolving the financial predicament. Revenue generation and cost reduction. Both are imperatives. Both are to be emphasized in our new 1987-91 Corporate Plan now in preparation. The task will not be easy. We anticipate continuing difficulty throughout much of the planning period. However, I am confident that the goal is achievable. My confidence springs mainly from my sense of growing understanding on the part of government and, to an increasing extent, on the part of the public of the problems we face and the solutions we believe are necessary. It also reflects my high regard for the officers and employees of Canadian National, the people who will plan and implement today's strategies for tomorrow's benefit.

CN employees at all levels have long been noted for their loyalty to the corporation and their dedication to duty. To that I would add my personal appreciation for the talents and skills they have demonstrated during my tenure, both when times were good and when the light at the end of that tunnel appeared faint. It has been a pleasure working with this committee over the years, Mr. Chairman. I have valued your interest and support and your contribution toward the management of Canadian National.

We will now endeavour to answer your questions to the best of our ability and we will take your comments in earnest.

Thank you, sir.

The Chairman: Fine, Dr. LeClair. Because we are rather limited for time, I am not going to make any comments. I may have a chance for a question or two myself, but in view of your admonition earlier that Mr. Deegan has to go, I know there is interest in many areas, but I would like perhaps to have Mr. Benjamin on the subject of the sale of CN Route start the questioning. If the supplementaries are short and germane and

[Traduction]

doit s'acquitter. Je suis heureux de voir que les législateurs et les gens d'affaires sont de plus en plus sensibles à cette situation. De difficiles décisions ont été prises. D'autres le seront. Je ne ressens aucune satisfaction face à l'abandon de certains services, pas plus qu'à l'abolition de postes. Chaque facette de notre exploitation appuie la vie économique d'une localité; dans chaque poste aboli se retrouve une personne, une personne digne, qui a des obligations envers sa famille et sa communauté. Mais encore faut-il que quelqu'un fasse ces choix. C'est le cas du CN où la prise de telles décisions est une réalité de la vie d'aujourd'hui.

Permettez-moi de mentionner ici un cas particulier, celui de la réindustrialisation envisagée des ateliers de Moncton, pour démontrer comment il est difficile de faire des changements, de protéger les intérêts d'une foule d'intervenants et, du même coup, de réaliser des économies essentielles à notre rendement.

Le thème de notre plan quinquennal dont nous parlerons aujourd'hui fait état du besoin pour le CN de se concentrer sur deux façons de sortir de sa mauvaise posture financière: comment générer des revenus et réduire les coûts. Ce sont là des impératifs. Il nous faut faire de ces deux éléments le thème de notre nouveau plan quinquennal 1987-1991, que nous sommes en voie de préparer. La tâche ne sera pas facile, car nous prévoyons que nos difficultés s'étendront sur la grande partie de la période de planification. J'ai cependant confiance que l'objectif peut être atteint. Cette confiance vient du sentiment que je ressens un accroissement de la compréhension tant au sein du gouvernement que, dans une large mesure, dans le public: une compréhension des problèmes auxquels nous avons à faire face et des solutions que nous jugeons nécessaires. Elle reflète aussi l'estime que j'ai pour les dirigeants et les employés du Canadien National, ces mêmes gens qui seront chargés de planifier et de mettre en place les stratégies d'aujourd'hui pour les succès de demain.

Les employés du CN à tous les niveaux sont reconnus depuis longtemps pour leur loyauté envers l'entreprise et leur engagement au devoir. J'aimerais redire ici mon admiration pour les talents et l'habileté dont tout le personnel a fait preuve tout au cours des années que j'ai passées au CN, tant durant les bonnes années qu'aux moments les plus sombres. J'ai été très heureux de travailler avec ce comité pendant plusieurs années. Votre intérêt et votre appui m'ont été un apport précieux et ont constitué pour la direction du Canadien National une contribution importante.

Nous allons maintenant essayer de répondre, de notre mieux, à vos questions. Et nous prendrons bonne note de vos observations.

Merci, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur LeClair. Vu notre temps assez limité, je ne ferai aucune observation. J'aurai peut-être l'occasion de poser une question ou deux plus tard, mais puisque vous m'avez prévenu plus tôt que M. Deegan doit partir, et parce que je sais que les membres du Comité s'intéressent à de nombreux secteurs, je demanderais à M. Benjamin de commencer les questions sur la vente de CN

[Text]

other members have any questions or answers on this topic, they will be received by the Chair. Again, because of this unique situation of today and the limited time we have available and the fact that your valedictory is already in the timeclock ticking away and we want to make sure all members have a chance to ask the questions on their mind about the affairs of CN, I then intend to call on Mr. Cochrane, the member from Moncton, to ask his questions. Then Mr. Tobin and Mr. Gray, in that order at the moment.

Again, I hope to get pertinent supplementaries which I think will provide potentially much better examination than sometimes we have done before.

Mr. Benjamin on that issue, if you would.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, it is good to see you again. Through you, Mr. Chairman, I want to say to Dr. LeClair that when he was appointed to the position he now has I was asked by one of the media if I would comment on the appointment. I said I did not know the gentleman but did not understand why we would have a medical doctor as the head of a railroad. Then, on reflection, I also said that since the company appeared to be sick it was probably just as well. I know, Dr. LeClair, you and your fellow officers have struggled long and hard in some tough times, but I am afraid your patient has not improved. In fact, it is sicker than a dog.

I sympathize with you about that and I submit that some of your condition is due to wrong and bad government public policy in transportation, but that argument I will have with the Minister and my colleagues across the way.

• 0955

Doctor, on CN Route, when it was established, there was a very demanding, and probably successful, reorganization and restructuring of CN Express and the trucking companies to form CN Route, and then within a very short period of time the decision was made to sell it. I just do not think the CN corporate officers gave CN Route management a fair chance to implement their 1986 business plans, which came about so soon after the whole reorganization and restructuring, reconstituting and the constituting of CN Route.

After going through that whole exercise, why was the decision made so quickly, without giving them a chance to sell CN Route?

Dr. LeClair: On this specific question, when we decided to put CN Route and CN Express together, that year Route alone had lost \$53 million. They were put together in the hope that, as you say, sir, the rationalization and the reorganization would help us.

[Translation]

Route. Si les membres du Comité ont des questions des réponses courtes et pertinentes, je les laisserai intervenir. Je le répète, à cause de la situation un peu exceptionnelle d'aujourd'hui, du peu de temps dont nous disposons, et du fait que votre temps nous est compté, monsieur LeClair, nous voulons donner à tous les membres du Comité l'occasion de vous interroger sur les affaires du CN. Après M. Benjamin, j'ai l'intention de donner la parole à M. Cochrane, le député de Moncton. Ensuite nous entendrons M. Tobin et M. Gray, dans cet ordre.

Je le répète, j'espère que vous aurez des questions supplémentaires pertinentes ce qui pourraient nous permettre de mieux creuser la question qu'il ne nous arrivait parfois de le faire.

Monsieur Benjamin, si vous le voulez bien, commencez par cette question particulière.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, quel plaisir de vous revoir! Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais dire à M. LeClair que lorsqu'il a été nommé au poste qu'il occupe actuellement, un journaliste m'avait demandé ce que j'en pensais. J'avais dit que je ne connaissais pas monsieur, mais que je ne comprenais pas pourquoi on avait choisi un médecin pour diriger une compagnie ferroviaire. À la réflexion cependant, j'ai ajouté que puisque l'entreprise semblait malade, c'était probablement un bon choix. Je sais, docteur LeClair, que vous et vos collaborateurs avez lutté avec acharnement, dans une période difficile, mais je crains que votre patient ne va pas mieux. En fait, il est au plus mal.

Pour cette raison, j'ai de la sympathie pour vous. J'irais même jusqu'à dire que votre état est en partie imputable à une mauvaise politique gouvernementale dans le secteur des transports, mais c'est avec le ministre et mes collègues d'en face que j'en discuterai.

Monsieur le docteur, CN Route est née du fusionnement difficile et probablement réussi de CN Express et des entreprises de camionnage. Or très peu de temps après, on a décidé de vendre CN Route. Je ne crois vraiment pas que les dirigeants du CN aient donné à la direction de CN Route la possibilité de mettre en oeuvre ses plans d'action de 1986, puisque tout s'est passé très tôt après la réorganisation et la constitution de CN Route.

Après s'être donné tant de mal, pourquoi prendre si rapidement la décisions, sans même donner à la direction de CN Route le temps de faire ses preuves?

M. LeClair: À ce sujet, lorsque nous avons décidé de fusionner CN Route et CN Express, c'était l'année même où CN Route accusait à elle seule une perte de 53 millions de dollars. Nous avons fusionné les deux dans l'espoir justement, comme vous l'avez dit, monsieur, que la rationalisation et la réorganisation nous aideraient à remédier au problème.

[Texte]

Within a year and a half of that the combined deficit was \$23 million, which we felt was very good, but then soon after it started to go up again and to go back to the same level.

The decision to sell CN Route was not taken in a hurry, quite to the contrary. It was taken over a two-year period, and it was taken after the final realization that no matter what we did, including the combined operations, the deficit was increasing.

To prove that it was not done quickly, over a period of approximately a year and a half after we decided to sell this we had discussions with close to 35 prospective buyers, and it was only after almost a year and a half that we were able to come to an understanding.

Remember that this is November, and I think it was last December when I was asked the question and I said that CN Route would be sold before the end of the year. That was in 1985. We are now close to the end of 1986 and I am repeating the same thing again. But I think now we are not weeks away; we are perhaps a few days away from the final signature of that sale, and Mr. Deegan has to leave to meet with, hopefully, the new owners in a few hours.

Mr. Benjamin: Can you give us an indication or tell us who the new owner will be?

Dr. LeClair: They are well known. It has been in the press. There are Mr. David and Mr. Paul Fingold and Mr. Manfred Ruhland. Those are the three principals we are dealing with.

Mr. Benjamin: Are they already in the trucking business?

Dr. LeClair: I do not think so, but Mr. Deegan can be more specific on this.

Mr. A.E. Deegan (Group Vice-President, Canadian National): They have some experience in a smaller way in the trucking business with some small trucking lines. One of them operates on the eastern seaboard down into the United States.

Mr. Benjamin: Am I right in saying that the sale price of \$23 million is at or close to the right amount that you negotiated?

Mr. Deegan: Yes, that is the price that has been reported publicly.

Mr. Benjamin: Well, my understanding and representations I have had are that the \$23 million is far less than the depreciated book value of CN Route real estate and equipment.

• 1000

It has been alleged to me that each of those, the real estate involved and the equipment, is worth in excess of \$18 million—\$35 million to \$40 million—and the market value of the real estate alone is estimated at twice the purchase price. In addition to that, CN is bearing all employee separation costs. You are going to be spending, I understand, in excess of \$1 million to upgrade and separate the terminals for the sale.

[Traduction]

Un an et demi plus tard, le déficit combiné se chiffrait à 23 millions de dollars, ce qui nous semblait un bon signe. Très bientôt cependant, le déficit a recommencé à grimper pour atteindre encore une fois le même niveau.

Nous n'avons pas pris la décision de vendre CN Route de façon précipitée, au contraire. Nous y avons réfléchi pendant deux ans, et ce n'est qu'après avoir compris que quoi que nous fassions, même en combinant l'exploitation, le déficit augmentait.

La preuve que nous n'avons pas agi de façon précipitée, c'est qu'après avoir décidé de vendre, nous avons pendant environ un an et demi, pressenti près de 35 éventuels acheteurs. Ce n'est qu'après un an et demi que nous avons pu conclure une entente.

Rappelez-vous que nous sommes au mois de novembre, et qu'en décembre dernier lorsqu'on m'a interrogé à ce sujet, j'ai dit qu'avant la fin de l'année, CN Route serait vendue. Or c'était 1985. Nous sommes presque à la fin de 1986, et je vous répète la même chose. Cette fois-ci cependant, ce n'est plus une question de semaines, mais bien peut-être de jours et c'est justement pourquoi M. Deegan doit partir, pour rencontrer, du moins nous l'espérons, les nouveaux propriétaires dans quelques heures.

M. Benjamin: Pouvez-vous nous dire qui sont ces nouveaux acheteurs?

M. LeClair: Ils sont bien connus. Il s'agit de MM David et Paul Fingold et de M. Manfred Ruhland. Ce sont les trois principaux intéressés avec lesquels nous traitons.

M. Benjamin: Ils sont déjà dans le camionnage?

M. LeClair: Je ne le crois pas, mais M. Deegan pourrait vous donner plus de précisions.

M. A.E. Deegan (vice-président de groupe, Canadien National): Ils ont une certaine expérience, en matière de petites entreprises de camionnage. L'un d'entre eux exploite une entreprise sur la côte est, pour le transport vers les États-Unis.

M. Benjamin: Est-ce que 23 millions de dollars, c'est le prix de vente que vous avez négocié?

M. Deegan: Oui, c'est le prix qui a été mentionné publiquement.

M. Benjamin: D'après ce que je sais et d'après ce qu'on m'a dit, 23 millions de dollars, c'est beaucoup moins que la valeur comptable après amortissement des immeubles et du matériel de CN Route.

On m'a dit que les immeubles valaient plus de 18 millions de dollars de même que le matériel—ce qui fait 35 millions à 40 millions de dollars—et que la valeur marchande des immeubles seuls représentait environ le double du prix d'achat. De plus, le CN va supporter tous les coûts de cessation d'emploi. Vous allez, je crois, consacrer plus de 1 million de dollars pour l'amélioration et la séparation des autogares avant la vente.

[Text]

Are those figures I have just given somewhat accurate, and how do they square with your requirements under the Financial Administration Act, as amended in June 1984 in relation to Crown corporations, for the safeguarding, control, and management of the assets of CN Route?

Dr. LeClair: We are well aware, obviously, of the Financial Administration Act, and as you know, this has been approved by Order in Council. The object of the exercise here is not to realize, or not to maximize, a financial return on the assets of CN Route. That is not the object of this exercise. The object of this exercise is to save jobs; and we have been successful in saving 1,800 jobs that would have had to have been abolished had we not sold this as a going business.

Mr. Benjamin: Out of how many?

Dr. LeClair: Out of 2,250 active at this moment.

That was the object of the exercise. If we had wanted to sell this for strictly financial return, you are right, sir, perhaps the market value of this would have been higher. But that was not what we were trying to do. We were trying to sell an ongoing business, with people who have experience and who will make this a go, and we were trying to save jobs.

Mr. Deegan may want to elaborate, Mr. Chairman, on the figures Mr. Benjamin has mentioned, but by and large I think they are correct.

Mr. Deegan: Yes, the numbers are generally correct. But just reinforcing what Dr. LeClair is saying, I think one has to look on it as an entire deal and an entire transaction, and the purchasers are committed to operating, and intend to operate, Route as a going concern. Therefore the market values of the property and the estimates could vary depending on whom you are asking. The market values in effect become academic if they intend, as they do, to operate the business as a going concern, retaining the terminals, retaining the properties.

Mr. Taylor: A supplementary. Is there anything in the terms of the sale that guarantees CN's business as going with the new purchasers; or will that be open to all truckers?

Mr. Deegan: Sir, we have separate side correspondence that we will continue our business association with the new company as we did with our own company, based on price and service.

Mr. Benjamin: Is there anything in the agreement of sale that provides some kind of guarantees or commitments in writing by the new owner regarding those jobs? Will those employees retain their union? Will they retain the kind of arrangements they had with CN regarding their conditions of employment, salaries, pensions, and so forth?

Mr. Deegan: Mr. Benjamin, it is a sale of shares of CN Route, so everything, including the union agreements, survives the date of the sale of shares. So the purchaser will carry on. We have made specific pension arrangements with the employees, however, agreed to by their unions, where in effect CN assumes all the assets and liabilities of the pension and

[Translation]

Est-ce que ces chiffres que je viens de vous citer sont exacts et sont-ils conformes à l'obligation que vous tenez de la Loi de l'administration financière dont les dispositions relatives aux sociétés de la Couronne ont été modifiées en juin 1984; je pense à la garde, au contrôle et à l'administration des biens de CN Route?

M. LeClair: Bien sûr, nous connaissons bien les dispositions de la Loi sur l'administration financière et, comme vous le savez, cela a été approuvé par décret. Ici, l'essentiel n'est pas de tirer le maximum, financièrement parlant, des biens de CN Route. Ce n'est pas là l'objet de cette opération. L'objet de cet opération est de protéger des emplois. Nous avons déjà réussi à protéger 1,800 emplois qui auraient été supprimés si cette entreprise n'avait pas été vendue à quelqu'un qui va l'exploiter.

M. Benjamin: Sur combien d'emplois?

M. LeClair: Sur 2,250 pour l'instant.

C'était là le but de l'opération. Si nous avions voulu vendre pour des raisons uniquement financières, vous avez raison, la valeur marchande aurait peut-être été plus élevée. Mais ce n'est pas ce que nous essayons de faire. Nous essayons de vendre à des exploitants actifs, des gens dont l'expérience leur permettrait de poursuivre; nous essayons de protéger des emplois.

Mr. Deegan aura peut-être quelque chose à ajouter, monsieur le président, au sujet des chiffres cités par M. Benjamin, mais dans l'ensemble, je crois qu'ils sont exacts.

M. Deegan: Effectivement, dans l'ensemble, ils sont exacts. Mais je reviens sur ce que le D^r LeClair dit, il faut considérer que c'est une transaction globale et que les acheteurs se sont engagés à exploiter activement CN Route. Par conséquent, la valeur marchande de l'actif varie selon le point de vue. En fait, la valeur marchande devient parfaitement secondaire si l'acheteur a l'intention, comme c'est le cas, de continuer les opérations, de conserver les autogares, de conserver les biens.

M. Taylor: Une question supplémentaire. Est-ce que le contrat de vente réserve à l'acheteur l'exclusivité des cargaisons du CN, ou bien est-ce que tous les camionneurs pourront en profiter?

M. Deegan: Monsieur, nous avons échangé des lettres et il est entendu que notre association commerciale avec la nouvelle compagnie continuera comme par le passé, c'est-à-dire qu'elle sera fonction des prix et des services.

M. Benjamin: Est-ce qu'il y a quelque chose dans le contrat de vente qui garantit que le nouveau propriétaire conservera ces emplois? Est-ce que les employés concernés auront toujours leur syndicat? Bénéficieront-ils des mêmes dispositions qu'avec le CN, conditions d'emploi, salaires, pensions, etc.?

M. Deegan: Monsieur Benjamin, ce sont des actions de CN Route qui sont vendues, par conséquent, tout, y compris les accords syndicaux, continue après la date de la vente des actions. L'acheteur va donc continuer les opérations. Toutefois, nous avons prévu des dispositions expresses en ce qui concerne les pensions des employés, dispositions qui ont été approuvées

[Texte]

hence is responsible for pension payments up to the date of closure.

I might add further that the purchaser has already put up front to the unions, and they have accepted, the purchaser's new pension plan, which is considered to be middle of the road, bordering on edged up a little, for the trucking industry.

• 1005

Mr. Benjamin: I appreciate and do not question your sincerity, Dr. LeClair, about protecting these employees and protecting jobs. But there are a number who will be taking early retirement, and I am told that the CN Route employees' separation early retirement packages are measurably less than those given in 1986 to other CN employees who would voluntarily take early retirement.

In addition, why do the separation packages discriminate against the over-55 long-service employees by basing the amount of separation on the number of years left to age 65, rather than on years of service, as is the case with employees who retire under the age of 55?

Mr. Deegan: If I may, Mr. Benjamin, all the separation packages for CN Route were tailored or designed for the trucking industry and are considered to be good and fair packages. The separation packages were indeed negotiated and agreed on by the unions, so I really cannot comment much more beyond that.

Mr. Benjamin: You still do not have a complete answer for me on the question I asked just ahead of this one. How long does the new owner have to keep those jobs or guarantee them? What, if anything, prohibits the new buyer from gradually selling off the assets, if they can make some fast bucks on the real estate or whatever, and start cutting down and limiting the operations of the company and laying off people? Are you so happy about getting out from under a losing part of your operations that, once the deal is signed, sealed and delivered, you are free and clear?

Mr. Deegan: We have built in as many assurances as we can in the agreement. One of the clauses in the agreement is a "best efforts" clause wherein the purchaser undertakes to carry on as a national common carrier for a period of no less than three years. Those are the words in the agreement. We would go more by all the actions the purchaser has taken since we signed the purchase and sale agreement originally on April 4, in terms of all the staff they have in place, the drawing up and putting in force of their pension plan, all the internal goings on in which they have invested over the last number of months, which certainly indicates very directly that they plan to operate as a national common carrier.

Mr. Benjamin: Finally, Mr. Chairman, it seems to me these early retirement packages and what not should be kept uniform so there are no differences in one section of CN's

[Traduction]

par leurs syndicats; le CN conserve la responsabilité de l'actif et du passif du régime de pension et reste responsable des versements jusqu'à la date de la signature.

J'ajoute que l'acheteur a déjà proposé aux syndicats un nouveau régime de pension qui a été accepté et qui est un régime à peu près normal dans l'industrie du camionnage avec quelques avantages supplémentaires.

M. Benjamin: Je comprends et je ne mets pas en doute votre sincérité, docteur LeClair, je suis certain que vous tenez à protéger ces employés et à protéger leurs emplois. Mais il y en a plusieurs qui prendront une retraite anticipée et on me dit que les indemnités de cessation d'emploi des employés de CN Route qui prennent leur retraite anticipée, sont bien moins intéressantes que celles qui sont accordées aux employés de CN qui prennent volontairement une retraite anticipée.

De plus, pourquoi les dispositions de cessation d'emploi font-elles une discrimination contre les gens de plus de 55 ans qui ont de longs états de service? En effet, les indemnités accordées dépendent du nombre d'années qui les séparent de 65 ans et non du nombre d'années de service, comme c'est le cas pour les employés qui prennent leur retraite à moins de 55 ans?

M. Deegan: Monsieur Benjamin, si vous le permettez, toutes les dispositions de cessation d'emploi pour CN Route ont été copiées sur le modèle de celles de l'industrie du camionnage et sont considérées comme des dispositions très équitables. D'ailleurs, elles ont fait l'objet de négociations et ont été acceptées par les syndicats, si bien que je vois mal ce que je pourrais ajouter.

M. Benjamin: Vous n'avez toujours pas répondu entièrement à la question que je vous avais posée juste avant. Combien de temps le nouveau propriétaire doit-il conserver ces emplois ou les garantir? Qu'est-ce qui empêche les nouveaux propriétaires de vendre progressivement l'actif, de réaliser des bénéfices sur les immeubles de l'entreprise, bref, de commencer à mettre les gens à pied, à effectuer des coupures et à limiter les opérations de la compagnie? Êtes-vous tellement soulagés de vous être débarrassés de cette entreprise déficitaire que la signature du contrat de vente suffit à vous libérer de toute responsabilité?

M. Deegan: Nous avons inscrit dans l'accord le plus de garanties possible. Aux termes d'une des clauses de l'accord, l'acheteur s'engage à poursuivre ses activités de transporteur pendant au moins trois ans. Ce sont les termes mêmes de l'accord. Mais le meilleur moyen de juger des intentions de l'acheteur, c'est de voir quelles mesures il a prises depuis la signature de l'acte de vente le 4 avril. Il faut tenir compte du personnel qui est toujours en place, du régime de pension qui a été conçu et mis en oeuvre, de tous les réaménagements internes qui ont été effectués depuis plusieurs mois et qui prouvent assez clairement que le nouvel acheteur a l'intention de maintenir un service national de transport.

M. Benjamin: Enfin, monsieur le président, il me semble que ces dispositions de retraite devraient être uniformes et qu'il ne devrait pas y avoir de différence entre un secteur des opéra-

[Text]

operations as compared to another. For example, will the separation packages to be offered to the Moncton shop employees be sweetened to the point where their comparison with CN Route packages will result in further discrimination?

Dr. LeClair: Mr. Benjamin, I do not agree with you that they have to be uniform. You are addressing different populations, in this instance different industries, and more particularly, different unions. We have to respect what those unions representing the people we are dealing with want. These are packages, and some of them will want this part of the package more than the other. We try to arrive at an agreement that satisfies the various localities and various communities. So I think we have to disagree with you when you say they have to be uniform across all our businesses.

Mr. Chairman, I want to have a word with Mr. Deegan. I think there is something else we should mention.

• 1010

Mr. Benjamin: When you finalize your answer I would like to ask one other point. Are you involved in any kind of legal action yet with some of your long-service employees on the CN route?

Mr. Deegan: To my knowledge, there are no legal proceedings under way opposite our long-service employees.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I believe you had a supplementary to this very point, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, I had three short supplementaries in connection with the new purchasers retaining the business of CN. Number one: Will this not cripple CN's opportunity to get the best price possible? Number two: Is there a rate set now that is going to remain throughout? Number three: Is there a termination of the time that all this new business will go to a new company?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, this now relates to Mr. Lawless, because he is the one who will be giving the business to the new owner. I would ask him to comment on this one.

Mr. Ronald E. Lawless (President and Chief Operating Officer, Canadian National Railways): I do not know about giving the business to a new owner, but the position that we find ourselves in as a transportation company would be that we are in the intermodal business. Although we have owned these trucklines, they have operated as independent trucklines in the trucking competitive business across Canada.

We will still have, and will continue to have, operations which will see us operating piggyback trains and operations over the road through licences that we own, still within the framework of the corporation. We will also be contracting out

[Translation]

tions du CN et un autre secteur. Par exemple, est-ce que les indemnités qui sont offertes aux employés des ateliers de Moncton deviendront tellement intéressantes qu'il y aura discrimination par rapport aux indemnités offertes aux employés de CN Route.

M. LeClair: Monsieur Benjamin, je ne suis pas d'accord avec vous quand vous dites que les indemnités doivent être uniformes. Ce sont des populations différentes qui sont en cause, dans ce cas des industries différentes et, tout particulièrement, des syndicats différents. Nous devons respecter les désirs des syndicats et des gens qu'ils représentent. Ces indemnités constituent un tout, et certains éléments dans ce tout sont plus souhaitables pour certains que pour d'autres. Nous essayons de trouver une solution satisfaisante dans chaque localité, chaque communauté. Je ne suis donc pas d'accord avec vous lorsque vous dites que les indemnités doivent être uniformes dans toutes nos entreprises.

Monsieur le président, permettez-moi de consulter M. Deegan. Il y a un autre détail qu'il faudrait mentionner.

M. Benjamin: Lorsque vous aurez fini de répondre, j'aurai une autre question à poser. Est-ce que vous avez eu des poursuites judiciaires de la part de certains employés de CN route qui ont de longs états de service?

M. Deegan: Que je sache, il n'y a pas de poursuite en instance de la part de nos employés qui ont de longs états de service.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Je crois que vous aviez une question supplémentaire à ce sujet, monsieur Taylor.

M. Taylor: Oui, trois questions supplémentaires très brèves au sujet des nouveaux acheteurs et de leur intention de poursuivre les activités du CN. Premièrement, est-ce que cela ne risque pas d'empêcher le CN d'obtenir le meilleur prix possible? Deuxièmement, est-ce qu'un tarif a été fixé qui restera en vigueur jusqu'à la fin? Troisièmement, est-ce qu'on prévoit une date d'expiration de l'exclusivité réservée à la nouvelle compagnie?

M. LeClair: Monsieur le président, c'est M. Lawless que cette question regarde car c'est lui qui va être le client du nouveau propriétaire. Je vais lui demander de répondre.

M. Ronald E. Lawless (président et responsable principal des opérations, Chemin de fer Canadien National): Je ne sais pas pour ce qui est d'être le client du nouveau propriétaire, mais notre compagnie est une compagnie de transport et, à ce titre, elle s'occupe de transports intermodaux. Bien que nous ayons été propriétaire de ces liaisons par camion, elles ont fonctionné de façon indépendante et ont affronté librement la concurrence des autres compagnies dans tout le Canada.

Nous avons toujours et nous allons conserver des opérations ferroutières et routières à cause des permis que nous détenons, mais toujours dans le cadre de la compagnie. Nous allons continuer également à accorder des contrats à d'autres

[Texte]

our work to other truckers who perform that service both for us and other railways.

So we will still be very much in what we call the intermodal dimension of the transportation business.

Mr. Taylor: Thank you.

The Chairman: Mr. Johnson, a supplementary on this issue.

Mr. Johnson: Mr. Lawless, over the years, has the fact that CN became involved in the trucking business taken away freight that you would normally be hauling by train?

Mr. Lawless: There has been a natural evolution of business that historically has been handled by the railway over the years. If you look at the market share that the railways had 20 years ago, you would find that market share substantially reduced because of trucking competition. We are seeing traffic that would formerly have moved by boxcar, or other rail modes, moving into the trucking mode. The railways vigorously entered into the container business and the piggyback business in order to handle that conversion from rail to road.

Mr. Johnson: I suppose, Mr. Chairman, what I should have asked was this: Was not CN, by becoming involved in the trucking business, going into competition with their rail operation? One sector of the company is in direct competition with the other part.

The Chairman: He still sort of gave the answer in a general way.

Mr. Lawless: I will just comment, if you like, Mr. Chairman. Yes, you are right, we are in the trucking . . .

M. St-Julien: J'invoque le Règlement, monsieur le président. On a seulement une copie anglaise des *briefing notes* du service de la recherche. Puis-je en avoir une copie française immédiatement?

The Chairman: Yes, that is true, because I just got a copy in English, and it was circulated. That has not been used yet at all. Frankly, it was a question of whether we even circulate it. I thought that since the research department prepared it the members would appreciate it. But you are right, it is only in the one language. I just received it yesterday.

There was a question of whether we even circulate it, because I asked the staff to prepare some questions that were on other issues, some of the things that I knew members were going to concentrate on this morning. You have raised a good point.

M. St-Julien: Monsieur le président, il est regrettable que le document ait été distribué seulement en anglais. Il faudra prévoir des documents bilingues à l'avenir.

The Chairman: Up until a minute before we started it was not going to be distributed. If you do not want it, you can hand it back. Frankly, all members can hand it back. I thought it

[Traduction]

camionneurs qui travaillent à la fois pour nous et pour d'autres chemins de fer.

Autrement dit, nous sommes toujours très présents dans le secteur intermodal des transport.

M. Taylor: Merci.

Le président: Monsieur Johnson, une question supplémentaire.

M. Johnson: Monsieur Lawless, est-ce que le CN en se tournant vers le camionnage depuis plusieurs années, a perdu une partie de la clientèle de ses services de chemin de fer?

M. Lawless: Il y a eu une évolution de la situation, et si vous considérez la part du marché occupée par les chemins de fer il y a 20 ans, vous constaterez que la concurrence du camionnage l'a beaucoup diminuée. Autrement dit, le fret qui jadis aurait été transporté par wagon ou par d'autres modes de chemin de fer est passé de plus en plus au transport par camion. C'est justement pour faire face à ce passage du chemin de fer à la route que les chemins de fer se sont intéressés activement au secteur des conteneurs et au transport ferroutier.

M. Johnson: Monsieur le président, en réalité j'aurais dû poser la question suivante: en se lançant dans des entreprises de camionnage, le CN n'entraîne-t-il pas en concurrence avec ses propres opérations de chemin de fer? Autrement dit, un secteur de la compagnie est en concurrence directe avec un autre secteur.

Le président: Il vous a tout de même donné une réponse, assez générale.

M. Lawless: Une simple observation, si vous le voulez, monsieur le président. Effectivement, vous avez raison, nos activités dans le domaine des transports par camion . . .

Mr. St-Julien: On a point of order, Mr. Chairman. We have only one English copy of the briefing notes of the research service. Could you get me a French copy immediately?

Le président: Effectivement, parce que je n'en ai reçu qu'un exemplaire anglais qui a été distribué. Le document n'a pas du tout été utilisé. Franchement, nous avons même hésité à le distribuer. Mais puisque le Service de la recherche l'avait préparé, j'ai pensé que les députés aimeraient l'avoir. Vous avez raison, nous ne l'avons qu'en une seule langue. Je l'ai reçu hier seulement.

Nous nous sommes même demandé si nous allions le distribuer car j'avais demandé au personnel de recherche de préparer des questions sur d'autres sujets, des sujets dont les députés n'avaient pas l'intention de discuter ce matin. Vous avez soulevé une excellente question.

Mr. St-Julien: Mr. Chairman, unfortunately the document was distributed only in English. For the future, we will need bilingual documents.

Le président: C'est une minute avant le début de la séance que nous avons décidé de le distribuer. Si vous n'en voulez pas, vous pouvez le rendre. Franchement, tous les députés peuvent

[Text]

was fair, since I asked to have something prepared for me. But it was prepared by the research staff, and therefore I thought it would be to the benefit of members if they felt there were worthwhile questions.

You are quite right, if it was going to be a committee document, it should have been in both languages.

M. St-Julien: D'accord, je vais vous rendre la copie anglaise, mais vous me ferez parvenir une copie française à mon bureau.

The Chairman: It was a document that was prepared for the chairman as a member. I did not ask them to prepare it in both languages, I must admit, because I thought the questions were good and perhaps members would use the document to ask questions if they wanted to, because it was prepared by the staff, as the staff can prepare questions for any member around the table.

It was only a decision of the chairman, Mr. St-Julien, in effect, that I circulated it.

To avoid any problems, I will ask the clerk to pull them back, and then I might use them later on. It was not circulated as a committee document.

Mr. Clerk, will you go get all the blue pieces of paper and bring them back. It is only in one language.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, do we have to give them back? I think the document is very valuable. You have explained why it is not in two languages.

The Chairman: Any member can ask the staff to prepare questions, or have them prepare questions, and if they are going to be a committee report, yes, obviously they are in two languages. If Mr. St-Julien—well, Mr. St-Julien is not a member of the committee, but if any member of the committee wants a committee document, it is in two languages. If they want a document for their own use, it can be in the language of their choice, as far as I am concerned.

I made the mistake of circulating a unilingual document from me to members because I thought there were some interesting questions in it. I was hoping perhaps to ask some of those questions and use that document later in the day, depending on how far along we got. It was not circulated as a committee document. Any member can ask the staff... the staff are here to prepare what they want to prepare in their own language, and then if the committee wants to adopt it, you are quite right, it is in both languages. I asked Mr. Christopher to make copies at about 9 a.m. because I thought the document was interesting.

M. St-Julien: Je vous remercie. Vous êtes d'accord avec moi que même si un député n'est pas membre du Comité, il peut y siéger.

The Chairman: Agreed. No problem.

M. St-Julien: C'est pour cela que je suis étonné...

[Translation]

le rendre. Mais puisque j'avais demandé qu'on prépare un document à mon intention, j'ai jugé bon de vous en faire profiter. Cela dit, c'est le personnel de recherche qui l'a préparé et j'ai pensé que les députés pourraient en profiter s'ils jugeaient les questions utiles.

Vous avez parfaitement raison, s'il s'était agi d'un document du Comité, il aurait dû être dans les deux langues.

Mr. St-Julien: Very well, I shall hand you back the English copy, but you will send a copy in French to my office.

Le président: C'est un document qui a été préparé à l'intention du président en sa qualité de député. Je ne leur ai pas demandé de le préparer dans les deux langues, je le reconnais, mais après avoir constaté que les questions aient été intéressantes, je me suis dit que les députés pourraient en profiter pour poser des questions s'ils le souhaitent. En fait, le personnel de recherche peut préparer des questions pour n'importe quel député.

Monsieur St-Julien, c'est en ma qualité de président que j'ai décidé de le distribuer.

Pour éviter tout problème, je vais demander au greffier de reprendre ces exemplaires, je les utiliserai peut-être plus tard. Il ne s'agit pas d'un document de comité.

Monsieur le greffier, voulez-vous récupérer toutes ces feuilles bleues? Elles sont toutes dans la même langue.

M. Taylor: Monsieur le président, faut-il vraiment les rendre? Je trouve que c'est très utile. Vous avez expliqué pour quelle raison ce n'était pas dans les deux langues.

Le président: N'importe quel député peut demander au personnel de recherche de préparer des questions, et lorsqu'il s'agit d'un rapport du Comité, bien sûr, les questions sont dans les deux langues. Si M. St-Julien—M. St-Julien n'est pas membre du Comité, mais si un membre du Comité demande un document de comité, ce document est dans les deux langues. Si par contre il demande un document pour son usage personnel, je ne vois pas pourquoi ce document ne serait pas dans la langue de son choix.

J'ai fait l'erreur de distribuer un document unilingue, pensant que certaines questions vous intéresseraient. J'espérais poser moi-même une partie de ces questions et utiliser le document plus tard, cela dépendait de nos progrès. Il ne s'agit pas d'un document de comité. N'importe quel député peut demander au personnel... Le personnel est là pour préparer les documents requis par les députés dans la langue de leur choix. Ensuite, si le Comité décide de l'adopter, vous avez raison, il faut que ce soit dans les deux langues. C'est à 9 heures ce matin que, constatant que le document était intéressant, j'ai demandé à M. Christopher d'en faire des copies.

Mr. St-Julien: Thank you very much. Still, you agree with me that a member, although he is not a member of the committee, is entitled to sit.

Le président: D'accord. Pas de problème.

Mr. St-Julien: This is why I am surprised...

[Texte]

The Chairman: No, Mr. St-Julien, do not be surprised. This is the first time you have been here at this committee. You attend . . . every member can attend, and the Chair recognizes the members in relationship to their service to the committee, and we take members of the committee, alternates, and then other members. So you are certainly very much here. Every Member of Parliament can appear.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, can we agree that Mr. St-Julien has brought a very important point to our attention, that we will all endeavour in future when presenting information to have it in two languages, and thank him for bringing it to our attention and move on?

The Chairman: There is no question about the importance of the point for a committee document. My mistake was in effect circulating something I asked them to prepare for me, as any member can ask them to prepare for themselves, and then I thought it would help to circulate it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I too appreciate the point. We all endeavour . . . and certainly any committee documents and what not, when time allows, are in the two official languages. But I think your point is well taken. This is not a committee document. This is something that was prepared for you by one of our research staff. You were good enough to circulate it to us. It was finalized this morning at 9 a.m. How the devil would you get it translated? Similarly, any other member of this committee who wants to pass around a document he has just received is not in any position to have the translation done. How many days does that take? So let us do our best. We accommodate as much as we can.

Mr. Ouellet: I am sorry. I was not going to intervene, but I resent Mr. Benjamin's intervention very much; and I will tell you why. This document that has been circulated has the name on top of the Library of Parliament.

• 1020

It also has, on the cover, the names of two researchers assigned to our committee, Mr. Christopher and Mr. Cuthbertson. I want to say that indeed I have no objection that these people prepare notes for the chairman and they be in the language he is more at ease in. Certainly that is acceptable and I have no problem with it. And if the chairman makes a nice gesture in distributing this document for the purpose of all of us, that is good. But certainly if notes in the future are prepared for the Standing Committee on Transport, and with the covering of the Library of Parliament, they should be bilingual.

I think Mr. St-Julien has a very legitimate request, that it be in both languages. So let us make it clear to our staff, who are working for us, and who are working diligently for us, that in the future if they prepare a document, it should be done in both languages.

[Traduction]

Le président: Non, monsieur St-Julien, ne soyez pas surpris. C'est la première fois que vous assistez à ce Comité. Vous y assistez, tous les députés peuvent y assister, et le président leur donne la parole selon leur état de service au Comité. Nous donnons la préférence aux membres du Comité, à leurs remplaçants puis aux autres députés. Vous êtes tout à fait le bienvenu. Tous les députés au Parlement peuvent assister à la séance.

M. Tobin: Monsieur le président, M. St-Julien a soulevé un point très important, nous essaierons tous à l'avenir de présenter les informations dans les deux langues et nous le remercions d'avoir attiré notre attention sur cette question importante et nous continuons la séance.

Le président: C'est une observation importante, c'est indéniable, lorsqu'il s'agit d'un document de comité. J'ai simplement fait l'erreur de distribuer quelque chose qui avait été préparé à mon intention et n'importe quel député peut demander la même chose. J'ai seulement pensé qu'il serait bon de distribuer le document en question.

M. Benjamin: Monsieur le président, je comprends aussi, nous essayons tous . . . Certainement, n'en a le temps, tous les documents du comité sont dans les deux langues officielles. Mais vous avez parfaitement raison, dans ce cas il ne s'agit pas d'un document de comité. C'est un document qui a été préparé pour vous par notre personnel de recherche. Vous avez eu l'amabilité de nous le distribuer. La décision a été prise ce matin à 9 heures. Comment diable auriez-vous pu le faire traduire? De la même façon, n'importe quel membre de ce comité qui décide de distribuer un document ne peut certainement pas le faire traduire. Combien de jours faut-il? Faisons donc notre possible. Nous essaierons d'en faire le plus possible.

M. Ouellet: Excusez-moi. Je n'avais pas l'intention d'intervenir, mais l'intervention de M. Benjamin ne me plaît pas beaucoup, et je vais vous dire pourquoi. Le document qui a été distribué porte l'en-tête de la Bibliothèque du Parlement.

Il porte également sur la couverture le nom de deux chargés de recherche détachés auprès de notre Comité, M. Christopher et M. Cuthbertson. Je tiens à préciser que je ne m'oppose absolument pas à ce que ces personnes préparent des notes à l'intention du président, et cela, dans la langue qui leur est le plus familière. Certainement, je n'ai aucune objection, cela ne pose pas de problème. D'un autre côté, si le président fait un beau geste et décide de nous distribuer ce document, c'est parfait. Mais à l'avenir, lorsque des notes sont préparées à l'intention du Comité permanent des transports, sous couverture de la Bibliothèque du Parlement, il faudra qu'elles soient bilingues.

M. St-Julien a fait une demande parfaitement légitime, et il veut recevoir ces notes dans les deux langues. Expliquons donc clairement au personnel qui travaille pour nous, qui travaille avec beaucoup de dévouement, qu'à l'avenir, lorsqu'ils préparent un document, ils doivent le préparer dans les deux langues.

[Text]

The Chairman: There is no question about that. Every document prepared by the staff for the committee—and you are quite right, the cover says it is prepared for the committee; the committee never directed them to do it, I did . . . So it is an error, in a sense, and we will try to avoid it in the future.

Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Mr. Chairman, I could not help but notice Mr. Benjamin's comments about the medical doctor. I was looking forward to some preventive medicine, and perhaps some drugs, but I am afraid I have witnessed some surgery without the benefit of an anaesthetic, as it applies to Moncton.

The questions I am going to ask basically deal with that situation. Without going through a lot of background, which I am sure Dr. LeClair and Mr. Lawless and the officials from CN are aware of, as well as the committee members, the last situation as it applies to Moncton is a will by the community to re-industrialize on a plan as outlined by CN and negotiated with CGE, and we see a national vote denying at least an opportunity to see that take place at this particular time.

The last involvement I had was with the Premier of New Brunswick. We met with the unions and with CN and asked at that time if CN was prepared and able to go back to the table to negotiate with all the seven unions that were involved in the national contract . . . and all seven signatures, of course, that were necessary for any amendment to that contract. Has CN formulated a position on continuing negotiations?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, as Mr. Cochrane knows, there was yesterday a special meeting of the board to deal with that situation, and that was the only subject-matter, or almost, that was dealt with. We are still in discussions on this. Our aim, our objective, our goal, our hopes, are that indeed we can bring, or help bring, General Electric to the Moncton shops.

To be specific, I think through the efforts of the premier of the province and Mr. Cochrane, there is now an invitation to meet with the unions again, and we will be announcing very shortly—hopefully no later than next week—that we are prepared to do that. At this moment we are still in the process of trying to know exactly what our position will be when we meet with them. But definitely we will follow up on that invitation, and hopefully we can come up with a satisfactory solution.

Mr. Cochrane: One of the things that is frustrating Moncton, and particularly myself and, I believe, the Premier, is we seem to have gotten caught up in the atmosphere of national negotiations and what is happening at the national talks. It seems to me, as a Monctonian, that we have become a pawn to be traded away at the table, at a national table as opposed to the local ones. I am not saying that is necessarily CN's doing. But it seems to be the position that we find ourselves in. It is

[Translation]

Le président: Cela ne fait pas de doute. Tout document préparé par le personnel à l'intention du Comité . . . Vous avez parfaitement raison, d'après la couverture, le document a été préparé à l'intention du Comité; or le Comité ne leur a jamais demandé de préparer ce document, c'est moi qui l'ai fait. C'est donc une erreur, et nous essaierons d'éviter de telles erreurs à l'avenir.

Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Monsieur le président, je n'ai pas pu m'empêcher de noter les observations de M. Benjamin au sujet du médecin. Je m'attendais à ce qu'on nous annonce de la médecine préventive, peut-être même certains médicaments, mais j'ai l'impression maintenant d'avoir assisté à une opération sans anesthésie, et je veux parler de Moncton.

Mes questions portent sur ce sujet. Sans trop remonter en arrière, et je suis certain que M. LeClair et M. Lawless ainsi que leurs collègues du CN sont parfaitement au courant de la situation, tout comme les membres du Comité, les faits sont les suivants: la communauté souhaite faire revivre cette industrie à Moncton en suivant un plan préparé par le CN et négocié avec CGE et pourtant, un vote national nous enlèverait tout espoir de voir cela réalisé.

La dernière fois que j'en ai discuté, c'était avec le premier ministre du Nouveau-Brunswick. Nous avons rencontré les chefs syndicaux et les responsables du CN et nous avons demandé au CN s'il était prêt à revenir à la table de négociations avec les sept syndicats parties au contrat national. Bien sûr, les sept signatures sont nécessaires pour modifier le contrat. Est-ce que le CN a pris position au sujet de la poursuite des négociations?

M. LeClair: Monsieur le président, comme M. Cochrane le sait, il y a eu hier une réunion spéciale de la Commission pour discuter de cette situation et il c'est pratiquement le seul sujet dont on a discuté. La discussion n'est d'ailleurs pas terminée. Notre objectif, notre but, nos espoirs sont toujours d'obtenir que General Electric s'installe dans les ateliers de Moncton.

Plus précisément, grâce aux efforts du premier ministre de la province et de M. Cochrane, une nouvelle invitation nous a été lancée de rencontrer les syndicats et nous devrions annoncer sous peu, la semaine prochaine au plus tard, espérons-le, que nous sommes prêts à les rencontrer. Pour l'instant, nous essayons toujours de déterminer avec exactitude quelle sera notre position lors de cette rencontre. Mais nous allons certainement donner suite à cette invitation et, avec un peu de chance, nous trouverons une solution satisfaisante.

M. Cochrane: Il y a une chose qui frustre les gens de Moncton, particulièrement moi et aussi, je crois, le premier ministre provincial. C'est le fait que nous semblons nous être laissé prendre au jeu des négociations nationales. En tant que résident de Moncton, j'ai l'impression que nous ne sommes plus qu'un pion sur l'échiquier des négociations nationales, par opposition aux négociations locales. Je ne blâme pas nécessairement le CN. Mais cela semble être la position dans laquelle nous nous trouvons en ce moment. Et c'est une position

[Texte]

an extremely frustrating position because you obviously are not in control of either party that is sitting at the table.

Has there been any effort, or is there any opportunity to create some distance between a local circumstance and what appears to be, at least initially, a reasonably good alternative for a re-industrialization of the facility in Moncton and an opportunity in the future for some employment? Is there any opportunity or way that your board or your management have found to separate our situation from what is becoming the beginning of a very long, complicated, complex and probably frustrating national procedure?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I think Mr. Cochrane is aware that his frustration is matched by ours, for the very same reasons. The answer is that we have not yet been able to separate those two. We are working at it, and we hope to be able to do so. But the fact of the matter at this time is there are two of us in this process and we have not been able to convince the unions to isolate that as a situation all by itself and not mingle it with the national or coming national negotiations.

Mr. Cochrane: The re-industrialization was something that interestingly enough was readily accepted—well, not readily, but eventually accepted by politicians in Moncton and New Brunswick, and eventually accepted by about 85% to 90% of the work force in Moncton. I think the community, from its leadership on down, has shown a desire to get on with the future and make the best of a difficult situation—a difficult situation that faces Moncton, but also faces CN. I think we all realize that.

Are there any alternatives that CN is working on if the re-industrialization does not go ahead? It was my understanding that the initial board decision was to authorize the re-industrialization of the facility in Moncton as opposed to the closure. To me they are two very separate and distinct alternatives. One provides some employment opportunities and one does not. Are you looking at any alternatives to that, and is there any change in the status as far as the board is concerned with regard to their plans concerning Moncton?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I think the objective at this time, for all of us, is still to try to facilitate the coming of Canadian General Electric to Moncton. We have, obviously like any large organization, many alternatives, many contingency plans, and they run the gamut from A to Z. At this time I would not be able to tell you which one we will take. We are still very much in the business of trying to come up with a re-industrialization. We have not given up yet on this one. We are still working at it.

Mr. Cochrane: One of the areas of controversy on the way through this—and I am a believer that the day the internal assessments started the decision was known, or the outcome was known; and you can tell me otherwise but I will probably never believe the difference—is that Moncton was picked as probably the most productive, but also the least advantaged, in a number of other regards, shop of the three.

[Traduction]

horriblement frustrante car nous n'avons évidemment aucun contrôle sur les deux parties présentes à la table.

A-t-on cherché des moyens d'essayer de séparer la situation locale de ce qui semble être, du moins au départ, une option plutôt intéressante consistant à réutiliser les installations de Moncton, ce qui pourrait créer de nouveaux emplois? Le conseil ou l'administration du CN ont-ils trouvé une façon de séparer notre situation présente de ce qui semble devenir un processus national étiré, compliqué et sans doute très frustrant?

M. LeClair: Monsieur le président, M. Cochrane doit sûrement se douter que nous sommes tout aussi frustrés que lui et pour les mêmes raisons. Pour répondre à sa question, nous n'avons pas encore réussi à séparer les deux. Nous y travaillons et nous espérons réussir. Mais il faut bien comprendre qu'à l'heure actuelle, nous sommes deux à être concernés par le processus et nous n'avons pas encore réussi à convaincre les syndicats que cette situation est spéciale et qu'elle ne doit pas être confondue avec les négociations nationales à venir.

M. Cochrane: Il est intéressant de noter que la question de la réutilisation des installations a été assez facilement acceptée—enfin, peut-être pas facilement, mais elle a fini par être acceptée par les politiciens de Moncton et du Nouveau-Brunswick, et plus tard par 85 à 90 p. 100 de la main d'oeuvre de Moncton. Je crois que toute la ville, que ce soit ses dirigeants ou le reste de la population, s'est montrée intéressée à aller de l'avant et à faire contre mauvaise fortune bon coeur—car c'est une situation difficile non seulement pour Moncton, mais aussi pour le CN. Nous en sommes tous conscients.

Le CN a-t-il d'autres idées si l'on ne procède pas à la remise en service des ateliers? Je vous ferai comprendre qu'au départ, le conseil avait décidé d'autoriser la remise en service des ateliers de Moncton au lieu de les fermer. À mon avis, ce sont deux choix parfaitement distincts. Le premier crée des emplois et le second pas. Êtes-vous en train d'examiner les différentes possibilités qui s'offrent à vous et y a-t-il des changements au niveau des projets du Conseil d'administration concernant Moncton?

M. LeClair: Monsieur le président, je crois que, pour nous tous, le principal objectif demeure d'ouvrir la voie à la Générale Electrique du Canada pour lui permettre de s'installer à Moncton. Comme pour toute grande organisation, toutes sortes de choix et de possibilités s'offrent à nous, allant de A à Z. Mais pour l'instant, je ne saurais vous dire sur quoi nous arrêterons notre décision. Mais nous cherchons encore activement une façon de procéder à la remise en service des ateliers. Nous n'avons pas abandonné le projet; nous y travaillons encore.

M. Cochrane: Un des éléments controversés de toute cette histoire—et je suis persuadé que le jour même où les évaluations internes ont commencé, on connaissait déjà le résultat; vous pouvez toujours prétendre le contraire, mais je ne le croirai sans doute jamais—c'est le fait que, des trois ateliers, celui de Moncton a été choisi comme étant sans doute le plus productif mais aussi le plus défavorisé sur d'autres plans.

[Text]

The internal assessment study has never been presented to this committee, and certainly has never been presented, from what I understand, to the government. Is it, to the best of your understanding, that it has never been presented to the government as justification for action by CN?

Dr. LeClair: It is true that the detailed study, if you want—the material itself, the books—has never been presented to both of the Ministers we have been dealing with since this started. Obviously there have been discussions and there have been presentations, but the actual documents have not been delivered to the Minister.

Mr. Cochrane: I think I can understand why CN does not want to produce its document that outlines its problems or its advantages that it hopes to achieve. Is there a possibility of isolating the statistical data and the information and recommendations as they apply to Moncton?

• 1030

I do not think we want to tell your competitors what your business is or what you plan on doing in the next four or five years, but is there an opportunity from your point of view—you have obviously seen the report—to edit it so the parts that relate to Moncton and do not relate to Montreal or Winnipeg could be gleaned from the report and circulated to members of the committee?

Dr. LeClair: As much as we would like to do this, the first answer is that no, we have not separated this in a form that could be given out publicly without some problem to us vis-à-vis our competitors. Mr. Lawless and Mr. Fletcher, both of whom are here, are much more knowledgeable about the report, and I would like to have their comments as to how possible that is without harming our competitive position.

Mr. Lawless: The internal studies that were done on our maintenance activity were done on a system basis and our shops operate as systems shops. You may know that they do not even report to the local vice-president there. The shops there are main shops for the system, as are Montreal and Winnipeg. They report directly into the senior vice-president of operations, who is responsible for maintenance on a system basis.

Our internal studies were done on the basis of how we do our maintenance on a system basis. Cars and locomotives are repaired based on that system requirement. So in my view it would not be practical or meaningful or useful to try to carve out the activity that is performed in those shops vis-à-vis the import of the total study that was performed. Again, they were internal documents and remain so and they were done on a system basis.

Mr. Cochrane: I think some scepticism exists in the community and in the opposition as well, and in the backbenches of the government, as to the outcome of the study when it started. You do not feel that there would be any benefit in releasing aspects of the study that may convince people that was not the case?

[Translation]

Les conclusions de l'évaluation interne n'ont jamais été présentées à notre comité ni, que je sache, au gouvernement. À votre connaissance, est-ce parce que le CN n'a jamais voulu s'en servir pour justifier ses décisions auprès du gouvernement?

M. LeClair: C'est vrai que l'étude—les documents qui en ont découlé, si vous voulez—n'a jamais été présentée aux deux ministres avec lesquels nous faisons affaire depuis le début. Il va sans dire que des discussions et des exposés ont eu lieu mais les documents eux-mêmes n'ont jamais été remis au ministre.

M. Cochrane: Je peux comprendre pourquoi le CN ne tient pas à présenter un document exposant les difficultés ou les avantages escomptés. Serait-ce possible d'isoler les statistiques, les données et les recommandations s'appliquant à Moncton?

Je ne crois pas que nous cherchions à informer vos concurrents de vos affaires ou de vos projets pour les quatre ou cinq prochaines années, mais serait-il possible d'après vous—car vous connaissez évidemment le contenu du rapport—d'en relever les parties concernant Moncton sans toucher à Montréal ou à Winnipeg, par exemple, et de les distribuer aux membres du Comité?

M. LeClair: Cela nous ferait plaisir, si c'était possible, mais la réponse à la première question est négative. Nous ne pouvons pas présenter ces données publiquement sans nous créer des problèmes face à nos concurrents. M. Lawless et M. Fletcher, qui sont tous deux présents, connaissent beaucoup mieux le contenu du rapport que moi, et j'aimerais leur demander de vous expliquer ce qui serait possible de faire sans nuire à notre compétitivité.

M. Lawless: Les études internes sur les activités d'entretien sont menées de façon systématiques et nos ateliers sont également systématisés. Vous savez peut-être qu'ils ne relèvent même pas du vice-président local. Les ateliers de la région sont les principaux ateliers du système, comme le sont ceux de Montréal et de Winnipeg. Ils relèvent directement du vice-président principal des opérations, qui est chargé de l'entretien systématisé.

Nos études internes ont donc été menées en fonction du processus d'entretien systématisé. Ainsi, wagons et locomotives sont réparés systématiquement. C'est pourquoi j'estime qu'il ne serait ni pratique ni utile de tenter d'établir un lien entre les activités de ces ateliers et la portée de l'étude globale. Encore une fois, il s'agissait d'études internes menées de façon systématique.

M. Cochrane: Je crois que certains doutes planent tant dans la population que dans les rangs de l'opposition de même que chez les députés d'arrière-banc du gouvernement, quant aux résultats de l'étude. Ne croyez-vous pas qu'il serait à votre avantage de publier certains éléments de l'étude qui contribueraient à dissiper ces doutes?

[Texte]

Dr. LeClair: I am not sure I understand the question. Is Mr. Cochrane saying that the results of the study were known before we started the study?

Mr. Cochrane: I have that suspicion personally, and I think a number of other people do. Maybe because I do I have not been able to convince other people that is not the case, but I have a hard time convincing them without any documentation to back it up.

Dr. LeClair: I can assure Mr. Cochrane that was not the case.

Mr. Cochrane: But you are not prepared to prove it to me.

Dr. LeClair: That might be difficult because we would both have to start from a very, very objective base on this one and I think that would be very difficult now with all the history since then, but if you had been there with us at the beginning then I am sure you would have been convinced that there was no bias as we started this.

Mr. Cochrane: Just again on the timeframe, you expect some time next week to be able to respond to the request that was conveyed by the Premier and me to you on behalf of two of the national unions—and I caution you not to negotiate with just two—as to what you are attempting to do in that regard?

Dr. LeClair: Yes, that is a good assumption.

Mr. Cochrane: Thank you for now.

The Chairman: A supplementary?

Mr. Ouellet: No, on another subject.

The Chairman: Then we are going to take it in the order—

Mr. Benjamin: Are we still on CN shops?

The Chairman: No, we are on Moncton shops.

Mr. Benjamin: As a supplementary to what Mr. Cochrane has been asking, in Moncton for the last two or three years not only employees but the whole city have been sort of existing on rumours, which all too often turned out to be true. Now there is another one that 285 additional lay-offs are to come at Moncton. Is there any truth to those rumours? Are any announcements coming up?—because quite frankly, Doctor, CN's credibility in this area in this matter has been and is being questioned and has been doubted.

• 1035

I frankly do not think you were upfront—open, honest and straightforward with the employees and the population of that city. Right from day one it was always after the fact, when rumours would be confirmed finally by announcements.

Can Moncton expect some more kicks in the head fairly soon?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I do not think we are in the business of saying that we might be announcing lay-offs. Once the decision is made, then we announce them as quickly as we can. I believe, in essence, the hon. member's question is: is it

[Traduction]

M. LeClair: Je ne suis pas certain d'avoir compris la question. M. Cochrane soutient-il que les résultats de l'étude étaient connus avant même son début?

M. Cochrane: C'est ce que je soupçonne personnellement, et je ne crois pas être le seul. C'est peut-être pour cela que je n'ai pas réussi à convaincre d'autres personnes que ce n'est pas le cas, mais il m'est difficile de le faire sans document à l'appui.

M. LeClair: Je vous assure, monsieur Cochrane, que ce n'était pas le cas.

M. Cochrane: Mais vous n'êtes pas prêt à me le prouver.

M. LeClair: Ça risque d'être difficile, car il nous faudrait partir d'un point parfaitement objectif et je ne crois pas que ce serait chose facile étant donné tout ce qui s'est passé depuis le début. Mais si vous aviez été là depuis le début, je suis certain que vous auriez été convaincu qu'il n'y avait aucun parti pris.

M. Cochrane: Pour revenir à la question de l'échéancier, vous croyez bien être en mesure de répondre la semaine prochaine à la demande qui vous a été communiquée par le premier ministre provincial et par moi-même au nom de deux syndicats nationaux—et je vous préviens qu'il serait préférable de ne pas vous limiter à négocier avec deux syndicats seulement—au sujet de ce que vous espérez faire à ce sujet?

M. LeClair: Oui, c'est bien cela.

M. Cochrane: Merci, c'est tout pour l'instant.

Le président: Une question complémentaire?

M. Ouellet: Non, c'est au sujet d'autre chose.

Le président: Alors nous allons procéder dans l'ordre . . .

M. Benjamin: S'agit-il toujours des ateliers du CN?

Le président: Non, ce sont les ateliers de Moncton.

M. Benjamin: J'aimerais revenir un instant à ce dont vous discutiez avec M. Cochrane. Depuis deux ou trois ans, des rumeurs interminables tiennent toute la ville de Moncton en haleine, et pas seulement les employés de la compagnie. Trop souvent, ces rumeurs sont confirmées. Il y en a maintenant une nouvelle selon laquelle on s'attend à 285 nouvelles mises en disponibilité à Moncton. Est-ce que ces rumeurs sont fondées? Prévoyez-vous faire une annonce sous peu? Je dois vous dire bien franchement que la crédibilité du CN dans toute cette affaire est sérieusement remise en question.

Je n'ai pas l'impression que vous ayez été francs et honnêtes avec les employés ni avec la population de cette ville. Dès le début, il a fallu attendre que les rumeurs soient confirmées par des annonces officielles après le fait.

La ville de Moncton doit-elle s'attendre à d'autres coups de pied dans le derrière bientôt?

M. LeClair: Monsieur le président, je ne crois pas que nous nous amusions à lancer des rumeurs de mise en disponibilité. Une fois qu'une telle décision est prise, nous l'annonçons le plus rapidement possible. Si j'ai bien compris la question de

[Text]

possible that there will be an announcement of further lay-offs in Moncton? In all honesty, the answer to this has to be yes.

Mr. Benjamin: What is the status right now of the deal with CGE? Is it just on hold or is there some . . . ?

The Chairman: Mr. Benjamin, I thought that had all been covered here with Mr. Cochrane. If we are going to have supplementaries, they have to add something new. The thing is out there. We all know it is out there. Evidently the last exchange, as I understood it, is that Dr. LeClair, in answer to Mr. Cochrane, said that by next week the CN would let its position be known, as far as the activity of the Premier and Mr. Cochrane and other interested citizens. I think you are just rehashing old ground here.

It is very important ground, but I do not see that it adds anything new to the issue, unless you can tell me.

Mr. Benjamin: I just have a feeling that CGE is sort of holding CN and Moncton up to blackmail.

The Chairman: Listen, there could be all sorts of things out there that we do not know about. There could be many factors that are going to affect the final decision. We know that if this decision is not positive, then obviously it is going to be very difficult for some of the people who are caught in the cross-fire here. But I do not really see where that adds anything to Mr. Cochrane's question on the basis of supplementaries.

Mr. Cochrane: Mr. Chairman, I have a point of clarification. I think his question about lay-offs is in addition to what I asked about alternatives, because I believe, if something does not happen and the deal goes through, there is a planned procedure to continue to reduce the work force. So it is not new to me, but it certainly is one of the possible alternatives that is very unattractive.

The Chairman: I would think, if the thing does not go through, that it will be a very unattractive situation—the realities flow therefrom. Now, is there anything else regarding the Moncton shops?

On the Moncton shops, Mr. Blaikie.

Mr. Benjamin: I have one more on the Moncton shops, if you do not mind.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Dr. LeClair and Mr. Lawless, a year or so ago, in the committee and at other hearings, it was the CN's plan to have the Pointe St-Charles yard mainly existing on the basis of tendering for contracts to overhaul, repair, and maintain equipment and contracts with other railroads, particularly United States railroads.

Obviously, there is going to be some capacity at Moncton over and above what CGE or anyone else will need or want to have at your shops. Why can you not let Moncton do exactly the same thing as Pointe St-Charles, and start tendering on

[Translation]

l'honorable député, il veut savoir s'il est possible que l'on annonce d'autres mises en disponibilité à Moncton? Je dois avouer franchement que la réponse est oui.

M. Benjamin: Où en sont les négociations avec la Générale Electrique du Canada? Est-ce que tout est en suspens ou est-ce qu'il y a eu des . . . ?

Le président: Monsieur Benjamin, je crois que toute cette question a été soulevée par M. Cochrane. Si vous voulez poser des questions complémentaires, elles doivent permettre d'ajouter des éléments nouveaux. La situation existe, et nous en sommes tous conscients. Si j'ai bien compris la discussion, en réponse à une question de M. Cochrane, M. LeClair a annoncé que la semaine prochaine, le CN ferait connaître sa position au premier ministre provincial, à M. Cochrane et aux autres intéressés. À mon avis, vous voulez le faire répéter ce qui a déjà été dit.

C'est un sujet très important, mais à moins que je ne me trompe, cela n'ajoute rien à la question.

M. Benjamin: C'est que j'ai l'impression que la Générale Electrique du Canada fait faire du chantage en quelque sorte au CN et à la ville de Moncton.

Le président: Ecoutez, il pourrait y avoir toutes sortes de choses dont nous ne sommes pas au courant. Toutes sortes de facteurs pourraient influencer sur la décision finale. Il est évident que, si la décision n'est pas favorable, cela va considérablement compliquer l'existence de certaines des personnes visées. Mais je ne vois pas ce que cela ajoute à la question de M. Cochrane.

M. Cochrane: Un éclaircissement, monsieur le président. Je crois que la question de mon collègue au sujet des mises en disponibilité vient s'ajouter à mes remarques au sujet des différents choix car, si rien n'arrive pour empêcher la conclusion de cette entente, il faudra forcément continuer à réduire les effectifs. Ce n'est rien de nouveau, mais c'est une des possibilités les plus pénibles.

Le président: À mon avis, si aucun accord n'est conclu, c'est là que la situation sera pénible—il faudra faire face à la réalité. Y a-t-il d'autres questions au sujet des ateliers de Moncton?

Monsieur Blaikie.

M. Benjamin: J'aurais une dernière question sur les ateliers de Moncton, si vous le permettez.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, il y a environ un an, dans le cadre d'autres audiences de ce comité, le CN semblait dire qu'il prévoyait maintenir les ateliers de Pointe Saint-Charles essentiellement pour les contrats de révision, de réparation et d'entretien de l'équipement, de même que pour des contrats avec d'autres compagnies de chemins de fer, particulièrement les compagnies américaines.

Il est évident que les ateliers de Moncton seront en mesure de répondre à tous les besoins de la Générale Electrique à cet égard, et même plus. Pourquoi ne pas prévoir pour Moncton la même chose que pour Pointe Saint-Charles, et laisser ces

[Texte]

contracts for repairing equipment and whatnot with U.S. railways, particularly in the eastern or northeastern United States? Most of these railways no longer repair their own cars.

Dr. LeClair: I will ask Mr. Lawless to answer that.

Mr. Lawless: The market is not big enough.

Mr. Benjamin: If you are going to have one shop in competition with other outfits that do that kind of work why not get Moncton—if they can get a couple of contracts here and there, why not let them try it?

The Chairman: The answer was that the market was not big enough.

Mr. Benjamin: If the market is not big enough, then you might as well forget about it for Pointe St-Charles too.

Mr. Lawless: We are satisfied there is a market that could allow Pointe St-Charles, at the appropriate time, to bid on contracts and hopefully receive some. As a matter of fact, we already have some very close at the moment. We are still fervently hoping that we can get CGE as a locomotive manufacturer in those shops. There will not be any capacity there if that happens. But the bottom line is that there is just not enough market to do that.

The Chairman: Supplementary.

• 1040

Mr. Blaikie: I have some questions on Moncton.

The Chairman: Okay. Mr. Tobin.

Mr. Benjamin: No, it is on Moncton.

The Chairman: No, no. Listen, we are trying to get different topics and, with proper supplementaries, explore—

Mr. Blaikie: Well, it is a supplementary.

The Chairman: Then you did not pose it. If it is a supplementary, let us have it. It most likely relates to Transcona.

Mr. Blaikie: No, it has to do with Moncton.

The Chairman: Okay.

Mr. Blaikie: If I understand the situation correctly, particularly on the motive power side, the Moncton motive power shop is rigged to do Bombardier locomotives. Is that the case?

Mr. Lawless: That is what has been happening, yes.

Mr. Blaikie: So if it were to be used for contracting—the suggestion my colleague makes—it would be difficult to achieve unless the companies that might be part of the market had Bombardier locomotives they wanted to repair. Otherwise, the Moncton motive power shop would have to be redone in order to make that possible. Am I correct in saying that?

[Traduction]

ateliers soumissionner des contrats de réparation d'équipement, etc., auprès de compagnies de chemins de fer américaines, particulièrement dans l'est ou le nord-est des États-Unis? La plupart de ces compagnies ne réparent plus leurs propres wagons.

M. LeClair: Je vais demander à M. Lawless de répondre.

M. Lawless: Parce que le marché n'est pas assez important.

M. Benjamin: Si vous allez mettre un atelier en compétition avec d'autres entreprises qui font le même genre de travail, pourquoi ne pas choisir Moncton—s'ils réussissent à obtenir quelques contrats par-ci par-là, pourquoi ne pas les laisser essayer?

Le président: On vous a répondu que le marché n'était pas suffisamment important.

M. Benjamin: Si tel est le cas, vous feriez mieux d'abandonner aussi le projet de Pointe Saint-Charles.

M. Lawless: À notre avis, il y a un marché suffisant pour permettre à Pointe Saint-Charles de soumissionner et, avec un peu de chance, d'obtenir quelques contrats. En fait, nous sommes plutôt optimistes pour certaines de nos soumissions. Mais nous espérons toujours convaincre la Générale Electrique du Canada de transformer ses installations en ateliers de construction de locomotives. En pareil cas, la capacité sera réduite. Quoi qu'il en soit, le marché est tout simplement insuffisant.

Le président: Une question complémentaire.

M. Blaikie: Je voudrais poser quelques questions au sujet de Moncton.

Le président: Très bien. Monsieur Tobin.

M. Benjamin: Mais non, c'est au sujet de Moncton.

Le président: Non, non. Écoutez, il faudrait discuter de questions différentes et, avec de bonnes questions complémentaires, examiner...

M. Blaikie: J'ai une question complémentaire.

Le président: Mais vous ne l'avez pas posée. S'il s'agit d'une question complémentaire, allez-y. Elle a sûrement trait à Transcona.

M. Blaikie: Non, ma question concerne Moncton.

Le président: Très bien.

M. Blaikie: Si j'ai bien compris ce qui se passe, particulièrement au niveau de la réparation de locomotives, l'atelier de Moncton est équipé pour la réparation de locomotives Bombardier. C'est bien cela?

M. Lawless: Oui.

M. Blaikie: Donc, s'il fallait s'en servir pour soumissionner—comme le voudrait mon collègue—ce serait difficile à moins que les compagnies constituant le marché n'aient des locomotives Bombardier à faire réparer. Autrement, il faudra réaménager l'atelier de Moncton. Ai-je bien compris?

[Text]

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Blaikie: I do not always like to undercut the suggestions that—

Mr. Benjamin: There are other kinds of equipment they can fix, too.

Mr. Blaikie: When you are talking about motive power . . . So that also has to do with the offer that has been made. I regret that the contracting-out business was not part of the initial statement of CN, because when you inject something later it always makes people more suspicious than they might otherwise have been. I certainly have a great deal of sympathy for the national concern of the crafts about setting a precedent with respect to contracting out, but the fact remains—and I am just trying to establish the facts here, because I have not seen the offer—that the agreement would involve the repairing that CN would contract out to CGE, the maintenance of its presumably diminishing fleet of Alco units. Is that right?

Mr. Lawless: That is the only work that is there.

The Chairman: Thank you. Does that exhaust the Moncton situation as far as it can be exhausted at the moment?

Mr. Blaikie: I have other things I would like to raise in respect to that, Mr. Chairman. I am just not sure how strict you are going to be in terms of what constitutes a supplementary.

The Chairman: I am trying to develop the supplementary business. I am going to be quite strict. I know there are interrelations with Mr. Ouellet. I am already recognizing members who are not members of the committee, and others are waiting very patiently. Is yours a supplementary?

Mr. Tobin: One party has not been heard at all.

The Chairman: That is right, because they were not here when we started.

Mr. Tobin: I was here.

The Chairman: You were, and then you deferred for Mr. Benjamin and then . . . You are next, Mr. Tobin, if we get to you.

Mr. Tobin: On a point of order, Mr. Chairman, just for the record, the chairman is trying a new system that, with the indulgence of all members upon agreement, without any points of order or any objections, is being tried. Nobody deferred. I think it was a question of the chairman saying he would like to try something, and if it works, we may all agree to do it again in future with good spirit and goodwill. But we will see how it works.

The Chairman: That is right. It is a great new procedural ground.

Mr. Tobin: It has been a difficult birth so far, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Lawless: Oui.

M. Blaikie: Ça ne me plaît pas de démolir les idées . . .

M. Benjamin: Ces ateliers peuvent également réparer d'autres types d'équipement.

M. Blaikie: Lorsqu'on parle de locomotives . . . Donc cela tient aussi de l'offre qui a été présentée. Dommage que la question des contrats n'ait pas été incluse dans la déclaration préliminaire du CN, car lorsqu'on ajoute des éléments nouveaux après coup, les gens ont tendance à se montrer plus méfiants qu'ils ne l'auraient normalement été. Je sympathise avec ceux qui craignent qu'un précédent ne soit établi au chapitre de l'attribution de contrats, mais il n'en demeure pas moins—je ne fais qu'essayer de préciser les faits car je n'ai pas vu l'offre—que cet accord comprendrait les réparations que le CN confierait par contrat à la General Electric, c'est-à-dire les contrats d'entretien des locomotives Alco, qui sont de moins en moins nombreuses. N'est-ce pas?

M. Lawless: C'est tout ce qu'il y a comme travail dans la région.

Le président: Merci. Est-ce que c'est tout pour la situation de Moncton pour l'instant?

M. Blaikie: Je voudrais soulever d'autres points à ce sujet, monsieur le président. Je ne sais pas comment vous allez interpréter la définition d'une question complémentaire.

Le président: J'essaie d'y trouver une définition précise. J'ai l'intention d'être très sévère. Je sais que vos questions recourent celles de M. Ouellet. J'ai déjà donné la parole à des députés qui ne font pas partie du Comité, tandis que d'autres attendent très patiemment leur tour. S'agit-il d'une question complémentaire?

M. Tobin: Un des partis n'a pas encore eu la parole.

Le président: C'est juste, puisqu'aucun représentant n'était présent au début de la séance.

M. Tobin: J'étais là.

Le président: En effet, mais vous avez cédé la parole à M. Benjamin, et puis . . . Vous serez le prochain, monsieur Tobin, si nous avons le temps.

M. Tobin: J'invoque le Règlement. Je signale, pour le compte rendu, que le président est en train de mettre à l'essai un nouveau système avec l'indulgence de tous les membres, sans qu'il n'y ait d'objections ni de rappel au Règlement. Personne n'a donné son consentement. Le président a simplement annoncé qu'il voulait essayer ce système et, si tout marche bien, le Comité pourrait décider de s'en servir à nouveau à l'avenir pour favoriser la bonne entente. Mais tout reste à voir.

Le président: C'est juste, c'est quelque chose de tout à fait nouveau.

M. Tobin: Jusqu'ici, monsieur le président, cela n'a pas été facile.

[Texte]

The Chairman: It makes it more difficult for the chairman than to sit here and listen to each member drone on for 10 or 15 or 20 minutes on their own pet hobby-horses. I think this is to try to be more penetrating on topical issues.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, on a point of order, we are here for the benefit of hearing evidence on behalf of the people of Canada, not for the benefit of the chairman's posterior and how hard it is to sit. I think the chairman is the first to recognize it; that is why he is such a good chairman.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor: On a point of order, Mr. Chairman, I think we have had an excellent discussion by these supplementaries. We have tried to cover one topic. I think the chairman should be commended for it, and we should not be arguing about procedure. let us get on with the witness.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor and Mr. Tobin, for your very constructive remarks.

Monsieur St-Julien, vous avez une question supplémentaire.

If it is not on the Moncton shops, I do not recognize you at this stage.

Mr. St-Julien: Monsieur le président, ma question ne porte pas sur Moncton, mais sur un atelier de Senneterre, en Abitibi. Dois-je attendre à la fin pour la poser?

• 1045

The Chairman: You are going to have to wait, unless you can really tie it in. I guess you could, the same as Mr. Ouellet. No, you have to wait.

Mr. St-Julien: Je serai patient, monsieur le président, car mon intervention va durer 15 minutes.

The Chairman: Okay. That is your privilege. Actually, it will not be 15 minutes by the time it gets to you; it will be about 10.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, a new subject. As much as I would like to continue on with the Moncton shops, in the interest of time I want to raise the whole question of Sysco and what is happening to Sysco. We all note that in recent weeks there have been repeated stories about the demise of Sysco or Sysco surviving or not surviving and so on.

Mr. Chairman, I have done a little bit of research, and I think it is worth putting on the record that after Sysco dealt with its problems and worked on its problems with rail quality in 1982, CN placed an 1983-84 order of 108,000 tonnes for a total value of \$60 million. Now, in 1984-85, Mr. Lawless, you announced CN's order of 125,000 tonnes valued at more than \$80 million. I want to know what the rail orders for 1985-86 were and for 1986-87. I have other questions, Mr. Chairman.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, we will endeavour to get those figures as soon as possible. If we have them before the end of

[Traduction]

Le président: C'est beaucoup plus difficile pour le président que de se contenter de laisser chaque membre parler interminablement pendant 10, 15 ou 20 minutes de leur dada. Ce nouveau système a pour but d'assurer une discussion plus approfondie des questions de l'heure.

M. Tobin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous sommes ici pour entendre des témoignages au nom du peuple canadien, et non pas pour ménager les fesses du président qui trouve le temps long. Mais je crois que vous serez le premier à le reconnaître, monsieur le président, et c'est pour cela que vous êtes si bon dans votre rôle.

Merci, monsieur le président.

M. Taylor: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'estime que les questions complémentaires ont beaucoup contribué à la discussion. Nous avons tenté de vider un sujet, et au lieu de discuter de la procédure, je crois qu'il faudrait féliciter le président et reprendre la discussion avec les témoins.

Le président: Monsieur Taylor, monsieur Tobin, je vous remercie de vos remarques si constructives.

Mr. St-Julien, you had a supplementary question?

Mais si ça ne concerne pas les ateliers de Moncton, vous n'avez pas encore la parole.

Mr. St-Julien: Mr. Chairman, my question does not concern Moncton, but the Senneterre Shop in the Abitibi region. Do I have to wait?

Le président: Vous allez devoir attendre, à moins qu'il n'y ait un lien. En fait, vous pourriez la poser, comme M. Ouellet. Non, attendez.

Mr. St-Julien: I will wait, Mr. Chairman, because my questions will take 15 minutes.

Le président: Très bien. C'est à vous de décider. En fait, vous n'aurez pas 15 minutes à votre tour, nous en serons au tour de 10 minutes.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: C'est sur un autre sujet, monsieur le président. J'aimerais bien poursuivre la discussion sur les ateliers de Moncton, mais pour gagner du temps, j'aimerais parler de tout ce qui arrive à Sysco. Nous sommes tous au courant des rumeurs qui persistent depuis quelques semaines, tour à tour au sujet de la disparition de Sysco, puis de sa survie, etc.

J'ai fait quelques petites recherches, et je crois qu'il serait utile d'expliquer que, Sysco ayant réglé ses problèmes de qualité, en 1982, le CN a commandé, en 1983-1984, 108,000 tonnes d'une valeur de 60 millions de dollars. En 1984-1985, M. Lawless a annoncé que le CN avait commandé 125,000 tonnes d'une valeur de plus de 80 millions de dollars. J'aimerais maintenant savoir à combien s'élevaient les commandes pour 1985-1986 et 1986-1987. Ensuite, j'aurais d'autres questions, monsieur le président.

M. LeClair: Monsieur le président, nous tâcherons de trouver la réponse le plus tôt possible. Si nous l'avons avant la

[Text]

this session, we will make them available. If not, we may have them this afternoon, or we will table them with the clerk.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, is it fair to say that the orders for 1985-86, 1986-87 versus the 1983-84 fiscal year were somewhat reduced?

Mr. Lawless: Oh, substantially lower.

Mr. Tobin: Would you say dramatically reduced?

Mr. Lawless: Dramatically reduced.

Mr. Tobin: Is it fair, then, to draw the conclusion that one of the major problems with Sysco, having that kind of work from CN in those two fiscal years 1983-84 valued at \$60 million and \$80 million respectively, the problems that we see now in 1985-86, 1986-87, are not surprising when one recognizes that CN has literally cut an important lifeline for Sysco and, in fact, the question of whether Sysco survives or does not survive is very much related to what CN's disposition is going to be with respect to the placement of rail orders?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, surely there is no hint here that we should buy rail that we do not need just to stockpile it.

Mr. Tobin: No. There is a hint that you have been buying rail from suppliers in the United States, Japan, France, offshore, and the hint is, since we can produce rail in Canada, why do we not buy it in this country, particularly since you saw fit to make purchases in two fiscal years totalling \$140 million. That is the hint.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, we have been through this before. We can give all of the details of it again with all of the tonnage and so forth but, as you know, we have a policy that we adhere to that we buy Canadian. Over 90% of what we buy is from Canadian suppliers. And if we buy rail from outside our country, it is because in our judgment these rails are not available here.

The hon. member has submitted that they now are able to produce these rails, and we have bought these kinds of rail from Sysco and from Algoma this year. We hope in the future to be able to buy them as we need them. But the proof had to be made, and the proof is now being made, that these rails are now of a quality that we can put them on our lines. As you know, sir, lives depend on this. Many lives depend on the quality of rail that we put on our lines.

Mr. Tobin: There is no question, Mr. Chairman. I am not arguing quality. But I think we have just heard the President say that the proof is now being provided that quality rail can be produced and purchased in Canada. I guess what I am saying to CN, and given the precarious state of Sysco and the many questions about whether or not it is to survive another fiscal year, I think it is important, first, that CN acknowledges that the quality is available, can be made available. Second, it should indicate some intention to increase dramatically, given similar quality, given a Canadian ability, rail product from

[Translation]

fin de la séance, nous vous la communiquerons. Autrement, nous l'obtiendrons peut-être cet après-midi, sinon nous la remettrons plus tard à votre greffier.

M. Tobin: Monsieur le président, serait-il faux de dire que les commandes pour 1985-1986 et 1986-1987 sont quelque peu inférieures à celles de 1983-1984?

M. Lawless: En fait, elles étaient de beaucoup inférieures.

M. Tobin: Seriez-vous prêts à dire qu'elles ont considérablement diminué?

M. Lawless: Oui.

M. Tobin: Alors, serait-il juste d'en conclure qu'étant donné le genre de contrat que Sysco a obtenu du CN au cours de ces deux exercices financiers, contrats évalués respectivement à 60 millions et à 80 millions de dollars, les problèmes qu'elle éprouve maintenant en 1985-1986 et 1986-1987 sont loin d'être étonnants, puisque le CN a supprimé une importante source de revenu pour Sysco. Ne serait-il pas juste de conclure, en fait, que la survie de Sysco est étroitement liée à la décision du CN concernant ses commandes futures?

M. LeClair: Monsieur le président, j'espère qu'on ne nous demande pas d'acheter des pièces dont nous n'avons pas besoin et de simplement les accumuler.

M. Tobin: Pas du tout. Vous achetez des rails à des fournisseurs des États-Unis, du Japon, de France, de l'étranger. Comme nous en produisons ici même au Canada, pourquoi ne pas en acheter ici, d'autant plus que vous avez déjà acheté des rails canadiens au cours de deux années financières pour un total de 140 millions de dollars. C'est à cela que je veux en venir.

M. LeClair: Monsieur le président, nous en avons déjà discuté en long et en large. Nous pouvons toujours vous répéter tous les détails concernant le tonnage, etc... , mais comme vous le savez, nous avons pour politique d'acheter des produits canadiens. Plus de 90 p. 100 de nos acquisitions viennent de fournisseurs canadiens. Et si nous avons acheté des rails à des fournisseurs étrangers, c'est parce que nous avons jugé que ces rails ne sont pas disponibles au Canada.

L'honorable député soutient que ces rails sont maintenant produits au Canada, et nous en avons acheté cette année à Sysco et à Algoma. Nous espérons continuer d'en acheter à l'avenir, au fur et à mesure que nous en aurons besoin. Mais il a fallu que ces rails fassent leurs preuves avant que nous les utilisions, ce qui est maintenant chose faite. Vous n'ignorez pas que bien des vies dépendent de la qualité des rails que nous utilisons.

M. Tobin: Il n'y a aucun doute là-dessus, monsieur le président. Ce n'est pas de la qualité que je parle. Mais si j'ai bien compris les témoins, ils viennent de dire qu'on peut maintenant produire et acheter des rails de qualité au Canada. Étant donné la situation précaire de Sysco, qui ne survivra peut-être pas une autre année financière, je crois qu'il importe d'abord, que le CN admette que des produits de qualité sont disponibles au Canada. Deuxièmement, le CN devrait manifester son intention d'augmenter considérablement l'achat de produits ferroviaires à Sysco, étant donné que la qualité de

[Texte]

Sysco. Without that intention being expressed now, certainly politicians at government levels federally and provincially are asking themselves some very hard questions about whether or not Sysco should survive, and if it does survive another year whether it is going to have a future. That is very directly tied to what CN's purchase requirements or intentions will be, and that is the only reason I raise this matter. I do not make a case for substandard quality at all.

Dr. LeClair: I think the hon. member has talked about Sysco's future.

• 1050

We also have to be concerned about CN's future, and as you know, our need for rail has decreased dramatically. I think we will be buying rail as we need it from both Sysco and Algoma of the particular type we now feel they are able to make, but I do not think there will be a dramatic increase and I do not think we will be buying rail just to stockpile it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I wanted to ask the chairman for an update of TerraTransport as well as the two matters I wanted to raise today. But if there are supplementaries on Sysco, as the chairman indicated, I am prepared to . . .

The Chairman: Carry on, Mr. Tobin.

Mr. Dingwall: Supplementary on Sysco.

The Chairman: You just came into the room, Mr. Dingwall.

Mr. Dingwall: I realize that. You are very observant, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. St-Julien has been sitting here patiently. But I know your interest in Sysco, so I recognize you on a supplementary on this issue.

Mr. Dingwall: Thank you. Perhaps the chairman of CN would explain to the members of the committee whether or not negotiations are presently under way with Sysco for the formulation of a long-term contract to purchase rail. I am not specifically asking about the quantity of rail, but are negotiations under way at the present for a long-term contract that is being advocated by the Minister of Development in the Province of Nova Scotia?

Dr. LeClair: Mr. Lawless will answer that question, Mr. Chairman.

Mr. Lawless: There are not what you would call negotiations under way. However, there have been discussions and continue to be discussions with Sysco management on our plans for the future and the extent to which rail will be required and the extent to which Sysco can participate in those rail requirements.

As you might expect, the difficulty with long-term contracts are the quantities that are required. They change dramatically from year to year, and it would be difficult to enter into what we would term a long-term contract unless there were some better indication than there is at the moment of the requirements we will have for the future, the type of railroad we will

[Traduction]

ses produits est équivalente et qu'ils sont produits au Canada. Sans cette garantie, les politiciens fédéraux et provinciaux devront se poser de sérieuses questions au sujet de la survie de Sysco et de son avenir, car cette situation est directement reliée aux intentions du CN relativement à ces achats, et c'est la seule raison pour laquelle j'en parle. Je ne suis pas en train de défendre des produits de qualité inférieure.

M. LeClair: Je crois que l'honorable député a mentionné l'avenir de Sysco.

Nous devons aussi nous préoccuper de l'avenir du CN et, comme vous le savez, nos besoins en rails ont considérablement diminué. Nous achèterons à la fois à Sysco et à Algoma le type de rails que ces usines sont en mesure de fabriquer, mais il ne faut pas s'attendre à une demande très forte car nous n'allons pas acheter des rails pour le plaisir de les entreposer.

M. Tobin: J'aimerais savoir où en est TerraTransport et j'aurais deux autres questions à soulever. Si toutefois certains veulent poser des questions complémentaires à propos de Sysco, je suis prêt . . .

Le président: Continuez, monsieur Tobin.

M. Dingwall: J'aurais une question complémentaire à poser au sujet de Sysco.

Le président: Vous venez d'entrer, monsieur Dingwall.

M. Dingwall: Je sais bien. Vous êtes très observateur, monsieur le président.

Le président: M. St-Julien attend patiemment depuis un moment. Je sais toutefois combien Sysco vous intéresse et je vais donc vous permettre de poser une question complémentaire.

M. Dingwall: Merci. Le président du CN pourrait-il expliquer aux membres du Comité si des négociations sont actuellement en cours avec Sysco en vue d'un contrat à long terme pour l'achat de rails. Je ne demande pas de précisions sur la quantité de rails qui pourrait ainsi être vendue, mais négocie-t-on en ce moment un contrat à long terme comme le préconise le ministre du développement de la Nouvelle-Écosse?

M. LeClair: M. Lawless va répondre à cette question.

M. Lawless: Je ne dirai pas que des négociations sont en cours. Toutefois, nous avons eu certains entretiens avec la direction de Sysco quant à nos projets d'avenir et à nos besoins éventuels en rails et pour savoir dans quelle mesure Sysco pourra satisfaire certains de ces besoins.

Vous comprendrez que la difficulté, lorsque l'on parle de contrat à long terme, réside dans les quantités requises. Cela change considérablement d'une année à l'autre et il serait difficile de passer un contrat à long terme sans mieux savoir quels sont nos besoins pour l'avenir, le type de voies ferrées que nous utiliserons, dans quelle mesure les lignes actuellement en

[Text]

be operating for the future, the extent to which lines that are in service now will not be in service in the future. All that comes into the requirements for rail. They are looked at every year, and while there are discussions, there certainly are not negotiations going on at the moment.

The Chairman: One short supplementary to a supplementary.

Mr. Dingwall: Mr. Chairman, I thank you and committee members for giving me the opportunity to raise this matter. I am sure the witnesses are aware that the future of Sysco and of that particular community is certainly at stake, and I believe CN has a very major responsibility in this regard.

But for the benefit of members of the committee, perhaps you could tell us how much rail has been purchased from other steel companies within the last two to three fiscal years.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, we will endeavour to give—

The Chairman: Can you give us those figures either later this morning or when we start in this afternoon? We are back to Mr. Tobin, with four more minutes in your round.

Mr. Dingwall: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to ask TerraTransport one last quick question, and I will be quite happy. Mr. Chairman, I understand the capital expenditure program for CN for 1986-87 is in the area of \$700 million. I understand as well that about 60% of that is for the purchase of rail, which seems to me quite a substantial . . . Those are the numbers I have. I would be glad to have more accurate numbers.

The Chairman: Perhaps you can get to your point, because they are going to bring these numbers—

Mr. Tobin: The point I am making is this. The chairman made reference to the fact that we do not need as much rail as we used to. That may be true, but there still is a very substantial requirement for rail by CN. I am simply asking: given that the chairman has now acknowledged that he is now convinced, if he was not earlier, or is becoming more convinced of the quality available at Sysco and elsewhere in the country, is it now not time for CN, as a good corporate Canadian citizen and Crown corporation, to invest its dollars in Canada; in particular, in a plant whose future very much depends upon a commitment from CN?

Dr. LeClair: We have already said that is exactly our plan, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Tobin, your last question is on Terra Nova?

Mr. Tobin: Yes, it is on Terra Nova.

The Chairman: Okay, because your time is up.

• 1055

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, TerraTransport. Some time ago the Minister of Transport announced with respect to TerraTransport in Newfoundland that a package of some \$36 million had been

[Translation]

service le seront encore. Tout cela joue dans l'évaluation des besoins. C'est quelque chose que l'on examine tous les ans et bien que nous ayons des discussions, nous n'avons certainement pas engagé de négociations.

Le président: Bref complémentaire encore.

M. Dingwall: Monsieur le président, je vous remercie ainsi que le Comité de me permettre d'approfondir cette question. Les témoins savent certainement que l'avenir de Sysco et de cette localité est en jeu et j'estime que le CN a une très grosse responsabilité à cet égard.

Peut-être pourriez-vous nous dire combien vous avez acheté de rails à d'autres entreprises sidérurgiques au cours des deux ou trois derniers exercices financiers.

M. LeClair: Monsieur le président, nous nous efforcerons de donner . . .

Le président: Pourriez-vous nous fournir ces chiffres dans le courant de la matinée ou au début de l'après-midi? Nous revenons à M. Tobin qui a encore quatre minutes.

M. Dingwall: Merci, monsieur le président.

M. Tobin: J'aimerais poser une dernière question en vitesse à TerraTransport. Je crois que le programme de dépenses d'équipement du CN pour 1986-1987 se situe aux alentours de 700 millions de dollars. Que d'autre part environ 60 p. 100 de ce total est destiné à l'achat de rails, ce qui me semble être . . . Ce sont en tout cas les chiffres que j'ai ici. Je ne demande pas mieux que de recevoir d'autres chiffres.

Le président: Peut-être pourriez-vous en venir à votre question car ces chiffres seront présentés . . .

M. Tobin: Voilà. Le président a déclaré que nous n'avions plus besoin d'autant de rails aujourd'hui qu'autrefois. C'est peut-être vrai mais le CN continue à avoir des besoins assez importants. Ma question est très simple: Étant donné que le président a maintenant reconnu qu'il est convaincu, s'il ne l'était pas avant, ou qu'il est de plus en plus convaincu de la qualité des rails fabriqués par Sysco et ailleurs au pays, ne serait-il pas temps que le CN, en tant que société d'État canadienne consciente de ses responsabilités civiques, investisse au Canada; en particulier, dans une entreprise donc l'avenir dépend beaucoup d'un engagement du CN?

M. LeClair: Nous avons déjà déclaré que c'est exactement ce que nous projetons de faire, monsieur le président.

Le président: Monsieur Tobin, votre dernière question porte sur Terra Nova?

M. Tobin: Oui.

Le président: Très bien, parce que votre temps est écoulé.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Il y a quelque temps, le ministre des Transports a annoncé à propos de TerraTransport à Terre-Neuve que l'on avait réuni

[Texte]

put together, and that TerraTransport would continue to operate at least for a period of four years which was, I think, the time timeframe the Minister used.

It seems to me, having looked at that package, that beyond having money to do the normal maintenance and upgrade that would be required, and to do some capital projects—replacement of bridges and so on that were in pretty bad shape—I do not really see any kind of a commitment to rejuvenating that railway. I do not see any kind of a commitment that would indicate, in capital terms, any long-term commitment to the Newfoundland railroad; and I suppose a lot of us were expecting the government to make a decision, Mr. Chairman, one way or another. I recall I raised this very subject. I think there was almost an expectation in the room that we were going to hear of some other arrangements being made with respect to moving freight in Newfoundland.

I regard the decision we have as the worst decision. It is neither a decision to close it down nor a decision to maintain the railroad. And I want to ask those people who are the experts what exactly is the nature of CN's commitment, through its subsidiary TerraTransport, to the railroad in Newfoundland today.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I do not think you expect us to comment on the decision that was taken by the shareholders of TerraTransport, but we can tell you about our own commitment and tell you about the capital questions you had.

Mr. Lawless: Mr. Tobin, our commitment, of course, is to make sure we continue to provide the shippers and receivers in Newfoundland with a transportation system that moves their traffic to and from Newfoundland. That is the commitment, and there are many ways to do that.

Mr. Tobin: Not necessarily.

Mr. Lawless: If you will.

As has been indicated, the shareholders decided that at least for the next five years there will be a railroad in Newfoundland. They have also decided that there will be capital made available to ensure that railroad continues to operate. And what we will be doing, and are doing now, in the difficult situation we have there will be to spend that capital in the most judicious way we can to make sure the railway is there and that the locomotives and the cars operating on that railroad can operate safely and efficiently.

Mr. Tobin: For how long?

Mr. Lawless: The shareholders have decided that it will operate, and I think the horizon they put on it was five years.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, it is almost ironic they have named the company Terra Nova because it really is the new earth—the Rocky Road Express.

Mr. Lawless: TerraTransport.

Mr. Tobin: The Rocky Road Express I would call it. Newfoundland, as you know, does not have much good soil—

[Traduction]

36 millions de dollars et que TerraTransport resterait en activité pendant encore au moins quatre ans, si je ne m'abuse.

Après avoir examiné ce que cela représentait, je n'ai pas l'impression que cela permette vraiment de moderniser cette voie ferrée car je crois qu'il y a tout juste de quoi assurer la maintenance et effectuer quelques travaux sur des ponts, etc., en particulièrement mauvais état. Je ne vois rien qui semble indiquer un engagement à investir à long terme dans les chemins de fer de Terre-Neuve; beaucoup d'entre nous attendaient pourtant que le gouvernement prenne une décision, dans un sens ou dans l'autre. Je me rappelle qu'après avoir soulevé la question, j'ai eu l'impression, comme beaucoup d'autres dans la salle, que l'on annoncerait d'autres dispositions pour le transport des marchandises à Terre-Neuve.

Je considère donc cette décision comme la pire que l'on puisse imaginer. Il n'est question ni de fermer ni de garder le chemin de fer. J'aimerais ainsi demander aux experts ce que représente exactement cet engagement du CN, par l'intermédiaire de TerraTransport, pour le transport ferroviaire à Terre-Neuve.

M. LeClair: Vous ne nous demandez certainement pas de donner notre avis sur la décision des actionnaires de TerraTransport, mais nous pouvons vous dire ce que représente notre engagement et ce que sont les investissements prévus.

M. Lawless: Monsieur Tobin, nous nous sommes engagés à faire le nécessaire pour continuer à offrir aux expéditeurs et aux destinataires de Terre-Neuve un réseau de transport pour leurs marchandises à destination et en provenance de Terre-Neuve. C'est l'engagement qui a été pris; il y a des tas de façons de l'honorer.

M. Tobin: Pas nécessairement.

M. Lawless: Si vous permettez.

Comme on l'a dit, les actionnaires ont décidé qu'au moins pour les cinq prochaines années, le chemin de fer serait maintenu à Terre-Neuve. Ils ont également décidé que des capitaux seraient disponibles pour entretenir le réseau. Ce que nous ferons, et ce que nous faisons déjà, dans cette situation difficile, sera d'utiliser de la façon la plus judicieuse possible ces capitaux afin que le chemin de fer puisse rester en service et que les locomotives et wagons utilisés soient sûrs et efficaces.

M. Tobin: Pour combien de temps?

M. Lawless: Les actionnaires ont décidé qu'il serait maintenu en service et je crois qu'ils ont parlé de cinq ans.

M. Tobin: Monsieur le président, je trouve assez ironique qu'ils aient nommé cette société Terra Nova parce qu'il s'agit vraiment de terre nouvelle et j'appellerais plutôt ce train le *Rocky Road Express*.

M. Lawless: TerraTransport.

M. Tobin: Je préférerais le *Rocky Road Express*. Comme vous le savez, le sol de Terre-Neuve n'est pas très bon, il y a

[Text]

there is an awful lot of rock in some parts of it—and the Terra name almost becomes appropriate.

Let me ask this question. Is the capital that has been provided sufficient to see that railroad run safely and efficiently beyond a five-year sunset which appears to be the timeframe?

Mr. Lawless: That is a difficult one. You put capital in a railroad and—

Mr. Tobin: But you are an expert, you can tell us that.

Mr. Lawless: Some of the capital is good for 20 years, and some is good for—

Mr. Tobin: Five years.

Mr. Lawless: Five years. That is right.

Mr. Tobin: I think that is the answer. We can all interpret that answer, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur le président.

Docteur LeClair, le printemps dernier, le sous-comité qui a étudié les pensions du CN a présenté son rapport à la Chambre des communes. Le CN a-t-il pris position sur ce rapport? Dans l'affirmative, quelle est votre politique concernant les recommandations qui vous ont été faites?

M. LeClair: Monsieur le président, la dernière fois que nous sommes venus ici, nous avions promis à M. Gray de lui exposer aujourd'hui notre position. Nous avons, du côté de la gestion du CN, une position bien arrêtée qui sera présentée au bureau de direction le 1^{er} décembre, soit dans deux semaines. A ce moment-là, notre position sera sûrement complète. Nous la transmettrons probablement au ministre dans les jours qui suivront le 1^{er} décembre.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I will switch to another subject. Dr. LeClair and Mr. Lawless, I understood last week when I visited my riding that station operators and ticket agents, as concerns the employees of CN, are going to be replaced by VIA Rail operators and ticket agents. I also understood that on November 6—and I am not sure whether this is across the country or not, and I would like some clarification on it—VIA put observers into the stations with the idea in mind that they would replace CN agents. I wonder if there is an agreement between CN and VIA as to how the CN personnel will be replaced, if they will be replaced. And if the CN personnel are going to be replaced, do you have an early retirement plan? Or is there some agreement that CN will be switched over to VIA?

• 1100

Dr. LeClair: Mr. Lawless will answer that question, Mr. Chairman.

Mr. Lawless: I would like to be able to answer that question in some detail for you, Mr. Gray, but I cannot. But let me

[Translation]

énormément de cailloux à certains endroits et le terme terre est tout à fait approprié.

J'aurais une question. Le matériel et les installations existants sont-ils suffisants pour que le service puisse être assuré en toute sécurité et efficacement après les cinq ans qui semblent prévus?

M. Lawless: Il est difficile de répondre. On fait des investissements et . . .

M. Tobin: Mais vous êtes expert, vous pouvez bien nous répondre.

M. Lawless: Pour certains, cela tiendra 20 ans, pour d'autres . . .

M. Tobin: Cinq ans.

M. Lawless: Oui, cinq ans.

M. Tobin: Je crois que nous avons là la réponse. Nous pouvons tous interpréter cette réponse.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, Mr. Chairman.

Dr. LeClair, last spring, the subcommittee on CN Pensions tabled its report in the House of Commons. Has the CN taken a position on the report? If so, what is your policy on the recommendations that were made?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the last time we appeared before this committee, we had promised Mr. Gray to state our position on this matter today. The CN management has a well set position which will be presented to the executive on December 1, which is in two weeks. At that time, our position will certainly be finalized. We will no doubt forward it to the minister in the days following December 1.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je vais donc passer à un autre sujet. MM. LeClair et Lawless, la semaine dernière, lorsque j'étais dans ma circonscription, j'ai cru comprendre que le personnel des gares et les vendeurs de billets du CN seraient remplacés par des employés de VIA Rail. Que d'autre part le 6 novembre—et je ne sais pas si cela s'applique à tout le pays ou non, et je vous serais reconnaissant de me le préciser—VIA a mis des observateurs dans les gares en vue de leur faire remplacer les agents du CN. Y a-t-il eu une entente entre le CN et VIA sur le remplacement du personnel du CN, si c'est ce qui doit se passer? Dans l'affirmative, y a-t-il un régime de retraite anticipée? Ou bien le CN va-t-il être repris par VIA?

M. LeClair: M. Lawless va répondre à cette question, monsieur le président.

M. Lawless: J'aimerais pouvoir répondre à cette question de façon détaillée, monsieur Gray, mais je ne le puis. Je me

[Texte]

make a comment and we will chase the information you are asking and see if we can get a little more information for you.

VIA does not replace our station operators. They are Canadian National people who operate and are responsible for operating the trains in their territory. VIA does not do that. VIA does have a requirement, though, for ticket requirements, and whatever arrangements are made they make themselves. If indeed there are personnel in Canadian National who are transferred to VIA, those transfers are being done all the time and there is a formula that is followed and it is a well-understood and agreed-to formula between ourselves and VIA and the unions.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But Mr. Lawless, in the case where you had the station operator who also sold tickets which, if I understand correctly, went together to make a full-time job, that means that if VIA replaces the ticket agents—in other words, saying they take away from the operator who has already sold tickets—it means the CN employee falls part-time and a new person comes in from VIA to sell tickets part-time.

Mr. Lawless: It is probably the other way around, where the railway has consolidated their operations as far as train operations are concerned and the station operator is no longer necessary. VIA may still have a requirement at that point, so they would have to put somebody in to accommodate their requirement for selling tickets. Now, I cannot comment specifically on your requirement, because I do not know it. But that would be what is happening, I suggest.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Is there a possibility that in a short period of time some statement could be made by CN regarding their policy toward this problem? As I referred to in eastern Quebec, I know I have been approached by several station operators and agents, and they are very concerned. I realize that at the same time there has been a lack of communication with their unions as to where they stand. But I think there is a great deal of concern out there and, I would assume, probably across the country.

Mr. Lawless: I can state the policy as clearly as possible now without covering the specific situation that you are talking about. We are following a plan at the moment that will see more and more of the small station operators disappear and be consolidated into central locations. That is the way we dispatch our trains today and that is taking place all across the country. So that is an ongoing process. It has been going on for many, many years and it will continue to go on until we get state of the art dispatching arrangements and this takes place at central locations where we are able to dispatch our trains more efficiently and more safely on that basis. So this is a program that is under way. It sounds like it just happens to be hitting your territory at the moment.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): One final question, Mr. Chairman. I would like to hop on my train in the sky for a minute.

There is a problem that exists between CN and VIA, and I would assume once again that it is nationwide. CN is in the

[Traduction]

contenterais donc de faire une observation et nous essaierons d'obtenir les renseignements que vous demandez pour pouvoir préciser un peu les choses à votre intention.

VIA ne remplace pas nos chefs de gare. Ce sont des gens du CN qui sont responsables du service ferroviaire dans leur territoire. Ce n'est pas VIA. Toutefois, pour les billets, VIA doit parfois prendre certaines dispositions. S'il y a des employés du CN qui sont mutés à VIA, ces mutations sont courantes et on suit une formule sur laquelle tout le monde s'est mis d'accord, y compris les syndicats.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mais, monsieur Lawless, lorsque le chef de gare vendait également les billets, ce qui arrivait souvent pour en faire un emploi à plein temps, si c'est VIA qui remplace l'agent responsable des billets—si VIA se charge de la vente des billets—l'employé du CN se retrouve avec un travail à temps partiel et VIA envoie quelqu'un d'autre, à temps partiel, pour vendre les billets.

M. Lawless: C'est probablement l'inverse, dans le cas où les chemins de fer ont regroupé leurs opérations et où le chef de gare n'est plus nécessaire. Si VIA en a toujours besoin, la société doit y mettre quelqu'un pour vendre les billets. Je ne puis répondre précisément à votre question car je ne suis pas au courant. Mais c'est la réponse générale que je puis vous donner.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Serait-il possible que le CN fasse rapidement une déclaration à ce sujet? Je puis vous dire que dans l'Est du Québec, plusieurs chefs de gare sont venus me voir parce qu'ils sont très inquiets. Je sais qu'il y a également eu un problème de communication avec leur syndicat. Toutefois, on s'inquiète beaucoup dans ma région et je suppose que c'est la même chose dans le reste du pays.

M. Lawless: Je puis vous énoncer notre politique tout à fait clairement tout de suite sans parler du cas précis dont vous faites état. Le plan que nous suivons aujourd'hui tend à la disparition de plus en plus de chefs de petite gare puisque les services seront regroupés. C'est la façon dont sont actuellement dirigés nos trains et c'est la même chose dans tout le pays. Il n'y a donc rien de nouveau ici. C'est la tendance depuis de nombreuses années et c'est ce qui se poursuivra, parce qu'il est beaucoup plus efficace et beaucoup plus sûr de nous doter d'installations modernes dans certains centres d'où peuvent être contrôlés les trains. C'est donc le programme en cours. J'ai l'impression que votre territoire n'avait pas encore été touché.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dernière question, monsieur le président. J'aimerais un instant sauter à bord du train de l'imaginaire.

Il existe un problème entre le CN et VIA et je suppose que c'est encore une fois un problème national. Le CN doit

[Text]

process of cost recovery and has a deficit; VIA has the same thing on its books. I guess the perception is that there is some type of competition between the two Crown corporations to see who is going to have the lowest deficit or make the most profit. I am not sure, Dr. LeClair, whether you would like to answer, but it is a hypothesis that I would throw out to you: that in the case where CN must recover as much of their costs as possible. When we talk about passenger rail service, if you can pass your track maintenance—I use this as an example—and fees onto VIA, then you obviously will make more money. But, at the same time, by doing so, in charging another Crown corporation, VIA is going to lose more money.

• 1105

Do you not think it would be better that, revoking what was done in the past creating VIA, VIA should be rejoined with CN into one Crown corporation and we go back to where we started from so we can only have one set of books?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I would like you to rule as to whether you really want me to answer this. I think this is getting involved in the policy of the government, and I do not think I should be expected to give my personal views on this one.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The reasoning behind my question is, as I mentioned with station operators and ticket agents and what not, there is utter confusion out in the public with these employees of both. I have talked to VIA employees who have transferred and said they would prefer to stay working with CN. I have talked to other people who have said they preferred everything to be under one Crown corporation. I do not know at what point in time the government is going to make a decision on it, but I think, at the same time, the input from VIA—and I will be meeting with officials from VIA on November 27... that there has to be some kind of rationalization out there because we are taking from the left pocket and putting into the right pocket and both pockets have holes in them.

The Chairman: As Dr. LeClair pointed out, Mr. Gray, this gets into policy of... You are going to have VIA Rail here Thursday anyway, with Mr. Hanigan, and perhaps you will get an answer on that. You will perhaps get the reverse to what Mr. Lawless mentioned on Thursday.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Perhaps the more precise part of my question is that, with the confusion in the employees—if we can hop off my train in the sky—there is confusion with the employees and the intermingling between the two, and I think that is not a question of philosophy but it is a question that must be dealt with, CN equally with VIA.

The Chairman: Yes, but you had the answer from Mr. Lawless and you are going to get another answer from Mr. Hanigan and explore it, and then we may have to take some answers from some other people too.

Mr. Ouellet.

[Translation]

recouvrer ses frais et accuse un déficit; VIA également. On a ainsi l'impression que deux sociétés d'Etat se font concurrence, que c'est à qui aura le déficit le moins élevé ou le bénéfice le plus gros. Je ne sais pas si vous voulez répondre, monsieur LeClair, mais j'aimerais vous soumettre une hypothèse: au cas où le CN doit recouvrer autant de ses frais que possible. Dans le contexte des services aux passagers, si les frais relatifs à l'entretien de la voie ferrée étaient transférés à VIA, vos revenus seraient augmentés d'autant, mais cela entraînerait toutefois une augmentation importante du déficit de VIA.

Cela dit, ne serait-il pas préférable de retourner à l'ancienne structure, de refusionner VIA avec le Canadien national et d'en faire une seule et même société d'État? Nous n'aurions plus ainsi, comme avant, qu'un seul jeu de livres.

M. LeClair: Monsieur le président, dois-je vraiment répondre? Cette question relève, à mon avis, de la politique du gouvernement. On ne devrait pas s'attendre à ce que je donne un avis personnel là-dessus.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si j'ai posé cette question, c'est que le public ne comprend vraiment pas qui travaille pour quelle société. Je pense, entre autres, aux agents responsables des gares et aux préposés aux billets. J'ai rencontré des employés du Canadien national qui travaillaient auparavant pour VIA. Ils m'ont dit qu'ils étaient très satisfaits de leur sort et qu'ils voulaient rester au CN. J'ai également rencontré des gens qui estiment préférable qu'une seule et même société de la Couronne soit responsable de toute cette activité. Qui sait quand le gouvernement prendra une décision. Mais l'apport de VIA demeure essentiel. Je vais d'ailleurs rencontrer des représentants de cette société le 27 novembre. Tout cela pour dire que la rationalisation de ces services s'impose. En effet, tout ce qu'on fait à l'heure actuelle c'est prendre l'argent dans une poche pour le mettre dans l'autre, et les deux sont trouées.

Le président: Monsieur Gray, comme M. LeClair l'a dit tout à l'heure, nous traitons ici de politique. De toute manière, nous allons rencontrer jeudi M. Hanigan, de VIA Rail. Peut-être pourra-t-il vous répondre. Mais il vous dira peut-être le contraire de ce que M. Lawless vous a dit jeudi.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Parlons de choses plus concrètes. Le problème avec tous ces transferts, c'est que les employés ne savent plus trop de quoi il retourne. Ce n'est pas une question d'ordre purement théorique. Il faut que CN et VIA fassent quelque chose.

Le président: Oui, mais M. Lawless vous a déjà répondu. M. Hanigan vous donnera également son avis et il se peut que nous ayons à consulter encore d'autres personnes.

Monsieur Ouellet.

[Texte]

M. Ouellet: Docteur LeClair, depuis que le CN a annoncé des changements importants à son atelier de Pointe-Saint-Charles, combien de contrats étrangers extérieurs au CN le service d'entretien de Pointe-Saint-Charles a-t-il obtenus?

M. LeClair: Monsieur le président, je ne sais pas si on a eu des contrats de l'extérieur. Ces contrats, on essaie de les obtenir par le truchement de Canac, nos consultants internationaux qui y travaillent de façon prioritaire. M. Lawless pourra sans doute vous donner des chiffres plus précis. Pour ma part, je ne sais pas si nous avons obtenu de ces contrats jusqu'à maintenant. Il ne faut pas oublier que ce groupe de travail de Canac a été mis sur pied il y a peu de temps.

Mr. Lawless: Other than the business we are continuing to do for VIA, which is basically on a contract basis, we have not been successful in securing a firm contract yet from any of the sources where we have tried to get contracts.

I mentioned earlier, I think before you came in, that we are very close to a couple of contracts. We hope that we are going to see those contracts signed and we hope it will not be very long before we will announce that. But I can assure you that we are working very hard in every area of both Canada and the U.S.

I might say that the effort we undertook was a personal letter from me to every one of my colleagues in the United States about this.

• 1110

Certainly some interest has been shown, and we are pursuing that interest now.

M. Ouellet: Monsieur le président, je ne mets pas en doute la bonne volonté des dirigeants du CN, mais il me semble que les possibilités d'obtenir des contrats à l'étranger sont extrêmement minces. Compte tenu de l'expérience fort désagréable que vivent présentement les travailleurs des ateliers de Moncton, qui ont été leurrés, le CN peut-il prendre des dispositions immédiates pour aider les employés de Pointe-Saint-Charles afin qu'ils ne soient pas leurrés à leur tour et qu'ils ne se trouvent pas lésés à la suite d'efforts louables ou de bonne foi, mais qui n'aboutiront pas? L'expérience de Moncton s'avère désastreuse pour les travailleurs, et je crains que l'expérience que tente de réaliser le CN s'avère tout aussi désastreuse pour les travailleurs de Pointe-Saint-Charles.

A la page 10 de son exposé de ce matin, M. LeClair nous dit:

Les employés du CN à tous les niveaux sont reconnus depuis longtemps pour leur loyauté envers l'entreprise et leur engagement au devoir.

Permettez-moi de vous dire que ce qu'ils veulent, ce ne sont pas de belles paroles, mais la sécurité d'emploi. Que peut faire le CN pour s'assurer que les travailleurs de Pointe-Saint-Charles ne perdront pas leur emploi dans trois, six ou quinze mois, à la suite de tentatives infructueuses de la compagnie pour trouver du travail à l'étranger, ce qui me semble quasi impossible à réaliser?

[Traduction]

Mr. Ouellet: Doctor LeClair, can you tell me how many foreign contracts the maintenance shop in Pointe St. Charles obtained since CN announced it was going to completely overhaul those facilities?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I do not know whether we have had any foreign contracts. But that is the responsibility of Canac, our international consultants who keep these projects very high on their list of priorities. I am sure that Mr. Lawless will be able to give you much more precise figures. But I must add that I do not know whether we have obtained any of these contracts up until now. You should not forget that Canac was created just a short while ago.

M. Lawless: Nous n'avons pas encore réussi à conclure de contrats avec d'autres sociétés. Nous continuons donc pour l'heure d'effectuer surtout des travaux pour VIA.

Je pense que vous n'étiez pas encore arrivé tout à l'heure lorsque j'ai mentionné que nous allions conclure quelques contrats sous peu. Nous pourrions sans doute l'annoncer bientôt. Quoi qu'il en soit, nous déployons de nombreux efforts dans ce domaine tant au Canada qu'aux États-Unis.

J'ai d'ailleurs écrit personnellement à tous mes collègues américains à ce sujet.

Il semble qu'il y ait des intéressés et nous avons bon espoir que cette initiative porte fruit.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I do not question the good faith of the CN officials, but it does look like the chances of obtaining outside contracts are rather slim. We all know the unfortunate experience that the CN employees are going through at the Moncton shop. Could the CN not take the necessary measures to help the Moncton employees and prevent them from being deluded as well or even hurt by these very commendable efforts undertaken in all good faith and which have very little chance of success? The situation in Moncton was a real disaster for the workers there and I am afraid the same thing will happen in Pointe St Charles.

Mr. LeClair said this morning on page 9 of his presentation:

CN workers at all levels have long been voted for their loyalty to the corporation and their dedication to duty.

Let me tell you that they would rather have job security than compliments. What can the CN do to prevent these workers in Pointe St Charles to be laid off in three, six or fifteen months if the company's efforts to find work abroad fail, which is a definite possibility?

[Text]

M. LeClair: Monsieur le président, si nous étions aussi pessimistes que M. Ouellet quant aux possibilités de contrats, nous ne ferions pas tous les efforts que nous faisons actuellement. Il ne faut pas oublier qu'on a un avantage extraordinaire, à savoir la valeur du dollar canadien par rapport à celle du dollar américain. Il ne faut pas oublier, non plus, que la plupart des grands chemins de fer américains ont décidé de se défaire de leurs usines et de faire faire leurs réparations par des tiers après des appels d'offres publics. Ce processus ne fait que commencer aux États-Unis, et on compte un peu là-dessus pour rendre concurrentiel l'atelier de Pointe-Saint-Charles. Je parle ici de très grands chemins de fer américains. M. Lawless dit qu'il leur a écrit, nous les avons rencontrés et nous savons que telle est maintenant la philosophie de ces chemins de fer américains.

Je pense donc qu'il ne faut pas être trop pessimiste. Vous savez, monsieur Ouellet, que dans nos conventions collectives—nous en avons signé une l'an passé—, on prévoit la sécurité d'emploi après huit ans de travail. Vous connaissez le *package* que nous donnons à ceux de Moncton; dans l'industrie, on le juge très favorable. Soyez assuré que nous avons à coeur le bien-être de ces employés-là et que nous essaierons d'y voir.

M. Ouellet: Pour le moment, il n'y a pas de contrats?

M. LeClair: Pour le moment, il n'y a pas de contrats de l'extérieur du pays.

Mr. Ouellet: I would like to deal with another subject, if I may. I understand that at the beginning of the year Canadian railways, CN and CP, imposed a 4% freight rate increase on wood pulp traffic of origin in western Canada to market in the eastern U.S. The western Canadian wood pulp producers protested the 4% increase imposed by the Canadian railways and requested that it be reduced to maintain parity with the American companies. I understand the Canadian railways have refused to do so. May I ask why?

M. Lawless: Vous permettez?

• 1115

Yes, that is an active discussion that has been going on for some time. I am sure, Mr. Ouellet, you will appreciate that Canadian National has a fairly extensive marketing department. Their responsibilities are to ensure that they understand the market and to increase or decrease prices as they see fit. We are facing extremely significant cost adjustments, and have done so over the last few years. In our judgment we increase prices or decrease prices based on that market intelligence. I can assure you we would not be increasing those prices if we felt that was going to result in a loss of business, or indeed if it was not necessary to do so to recover some of our cost or inflationary increases.

Mr. Ouellet: I understand the U.S. railroads increased by only 1.1%. Is it not true that the Canadian Transport Commission in their findings some years ago stipulated that any adjustment that could be made to such rates would always provide that the principle of rate parity be maintained? So are

[Translation]

Dr. LeClair: Mr. Chairman, if we were as pessimistic as Mr. Ouellet about these contracts, we would not be making all these efforts. Let us not forget that we have this extraordinary advantage, and I am talking about the rate of exchange between the Canadian and the American dollar. And moreover, the majority of the major American railways have decided to close down their maintenance shops and to contract out the work by tenders. This is a new system in the United States and we are counting on that to make our Pointe St Charles shop more competitive. And I am talking about major American railways. Mr. Lawless said that he wrote to them, he met them and we know that this is how they want to work from now on.

So we should not be too pessimistic. You know, Mr. Ouellet, our collective agreements—and we signed one last year—provides for job security after eight years of seniority. You are aware of the package we gave to our Moncton workers. It is considered to be a very good one in the industry. Please be assured that we are looking after our workers and we are very interested in their welfare.

Mr. Ouellet: But you have not yet signed any contracts.

Dr. LeClair: No, we have not yet signed any foreign contracts.

M. Ouellet: Je vais maintenant passer à un autre sujet. On m'informe que les chemins de fer canadiens, c'est-à-dire le CN et le CP, ont augmenté de 4 p. 100 les frais de transport de la pâte de bois provenant de l'ouest du Canada et destinée au marché de l'est des États-Unis. Les producteurs canadiens de pâte de bois se sont opposés à cette augmentation et ont demandé la parité avec les sociétés américaines. Il semble cependant que les chemins de fer canadiens aient refusé d'agréer à leur demande. Pourquoi?

Mr. Lawless: Allow me.

Oui, on en discute activement depuis quelque temps. Vous comprendrez j'en suis sûr monsieur Ouellet, qu'il y a au CN un service de commercialisation assez important. Il a pour fonction de s'assurer que la compagnie comprend bien le marché et d'augmenter ou de diminuer les prix au besoin. Nous devons faire face à des rajustements de coûts très sérieux, et ce, depuis déjà quelques années. Nous jugeons s'il faut augmenter ou diminuer les prix selon les renseignements concernant le marché. Vous pouvez être certain que nous n'allons pas augmenter les prix si, à notre avis, il devait en résulter une baisse des activités, ou si ce n'était pas nécessaire de le faire pour recouvrer certains coûts pour compenser les augmentations inflationnistes.

M. Ouellet: Je sais que les augmentations des compagnies de chemins de fer américaines n'ont été que de 1.1 p. 100. N'est-il pas vrai que la Commission canadienne des transports a stipulé dans ses conclusions, il y a quelques années, que tout rajustement de ses tarifs devait toujours prévoir le maintien de la

[Texte]

you not, by assessing the 4% increase, defying a commission order?

Mr. Lawless: No. We do not defy commission orders; and I am sure if the Canadian Transport Commission find that we are, we will be the first to hear from them.

I am fully aware of the wood pulp parity case in British Columbia. I was on the stand for many days during that time. Canadian National is in our view living up to the letter of the parity adjustment. The shippers there presently have an appeal with the Canadian Transport Commission about this, and we are dealing with it on that basis.

Mr. Ouellet: Is it not true that you are going to have another increase of 4% on international wood pulp rates effective January 1, 1987? So you intend to go ahead with this 4% increase despite the fact that the CTC has not yet rendered a decision on the first 4%. Why are you doing this?

Mr. Lawless: I cannot confirm that we are or are not going forward with the 4% increase in January 1, 1987. But if we are, I can assure you is as a result of market intelligence that tells us that is an acceptable increase for us to apply. Of course, if the Canadian Transport Commission finds in whatever analysis they do later on that this is not in keeping with orders, we will certainly be told to rescind it.

Mr. Ouellet: Do you realize these rate disparities might be the cause of cancelling an expected \$300 million planned expansion project in Hinton, Alberta? The company there, the Champion Forest Products Limited, intends to build a very elaborate, sophisticated plant. It could build it in Canada or it could build it in the U.S. Because of this rate difference, and because of CN decisions to go ahead with these major increases, they are now having second thoughts about it and they might not go ahead and build their plant in Alberta. That would create a substantial loss of job opportunities there.

Mr. Lawless: I am personally fully aware of the activity and the discussions going on with Champion. We are doing everything we can to encourage the expansion of that plant there. We have been in detailed discussions with them. We will continue to discuss it with them. You can be assured that if Canadian National can find a way to encourage them to expand their plant, build a new plant, we will certainly do it. We do this in many instances across the country, and we are looking forward to negotiating something with Champion that will see them undertake that expansion.

One of the major problems Champion has in that location is that they are farther from the market-place and their competitors, and we have to try to deal with that extraordinary length of haul as far as the market-place is concerned. It is very difficult for us to do that and maintain the same rate levels; but we try.

[Traduction]

parité tarifaire? En fixant l'augmentation à 4 p. 100, n'allez-vous pas à l'encontre d'une décision de la commission?

M. Lawless: Non. Ce n'est pas le cas, et je suis certain que si la Commission canadienne des transports était d'avis que nous ne respectons pas sa décision nous serions les premiers à entendre parler.

Je connais très bien la question du tarif paritaire relativement au bois de pulpe de la Colombie-Britannique. J'ai dû témoigner à plusieurs reprises à ce sujet à l'époque. À notre avis, le CN respecte la lettre du rajustement paritaire. Les expéditeurs ont fait appel auprès de la Commission canadienne des transports, et nous agissons en conséquence.

M. Ouellet: N'est-il pas vrai que vos tarifs internationaux pour le bois de pulpe augmenteront encore de 4 p. 100 le 1^{er} janvier 1987? Vous avez donc l'intention de donner suite à cette augmentation de 4 p. 100 en dépit du fait que la CCT n'a pas encore statué au sujet de la première augmentation de 4 p. 100. Pourquoi agissez-vous de la sorte?

M. Lawless: Je ne puis confirmer ou infirmer que nous allons donner suite à l'augmentation de 4 p. 100 prévue pour le 1^{er} janvier 1987. Si nous le faisons, je vous garantis que ce sera parce que nous jugerons cette augmentation acceptable, suite aux renseignements sur le marché que nous aurons obtenus. Bien sûr, si la Commission canadienne des transports décide, lors d'une analyse ultérieure, que cette augmentation ne respecte pas sa décision, on nous dira de l'annuler.

M. Ouellet: Est-ce que vous vous rendez compte de que ces disparités tarifaires pourraient causer l'abandon du projet d'expansion de 300 millions de dollars qui est prévu pour Hinton en Alberta? La *Champion Forest Products Limited*, de cette ville a l'intention de construire une usine très complexe et très moderne. Elle peut la construire au Canada ou aux États-Unis. Étant donné cette différence tarifaire, et puisque le CN a décidé d'appliquer ces augmentations importantes, la société y pense maintenant à deux fois et peut très bien décider de ne pas construire son usine en Alberta. Les perspectives d'emploi dans cette province s'en trouveraient très diminuées.

M. Lawless: Je suis tout à fait au courant des activités concernant la société *Champion* et des discussions à son sujet. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour encourager l'expansion de cette usine. Nous avons participé à des discussions très poussées à ce sujet avec la société. Nous allons continuer à le faire. Soyez assuré que, si le Canadien National peut trouver le moyen d'encourager la société à prendre de l'expansion, à construire une nouvelle usine, nous le ferons certainement. Nous l'avons fait à plusieurs reprises à travers le pays, et nous serions heureux de négocier avec *Champion* la possibilité d'entreprendre une telle expansion.

Un des problèmes importants auxquels fait face *Champion* à cet endroit, c'est que la société se trouve éloignée des marchés et de ses concurrents, et nous devons essayer de résoudre ce problème du transport vers les marchés éloignés. Il nous est très difficile de le faire et de conserver les mêmes niveaux tarifaires, mais nous essayons quand même.

[Text]

• 1120

Mr. Ouellet: Well, do you realize that there are also captive shippers in relation to your company, and indeed these substantial increases that you want to impose put them in a very awkward position? As you know, the government has put on the table legislation that could find ways to help captive shippers. This is government policy. This is a well-expressed view of the current government. Why are you not living up to the spirit of this legislation? Are you trying to make a fast buck before the legislation is passed?

Mr. Lawless: No, we certainly are not. We are certainly aware of what may be proposed in the new legislation. I can assure you that currently we have made a proposal to Champion that they have not responded to yet, and we are fully aware of the fact that we are the only railway that serves their location. I would not, though, under my definition of a "captive shipper", call them a captive shipper.

Mr. Ouellet: Are you telling me, Mr. Lawless, that CN is flexible and ready to negotiate downward its rate to support that type of major investment in Hinton?

Mr. Lawless: As we have over these many years we have been in existence, we certainly are prepared to negotiate rates that are appropriate to ensure that the product gets to market. All you have to do is look at the sulphur business, look at the potash business, look at the coal business, and that is exactly what Canadian National and other railroads have done in Canada to ensure that those producers can compete in world markets. We will certainly try to do the same thing with Champion in their particular situation.

Mr. Ouellet: I appreciate the remarks of Mr. Lawless, and I do hope CN and Champion will come to an agreement that will be satisfactory and will allow this major investment to take place and create the type of jobs desperately needed in Canada.

Mr. Benjamin: A supplementary on the rates and charges, Mr. Chairman; rates and traffic.

Gentlemen, on the one hand you are endeavouring to give a good rate in the case of Hinton in order to keep that traffic competitive, which indirectly then aids in the expansion of a plant. On the other hand the company is also following a policy to discourage or even order the abandoning of the attraction of new traffic and/or adjusting rates to minimize present losses, which means raising rates. My evidence for this—and I will be happy to have the clerk make copies of this for the committee—is this, an internal correspondence document, CN Rail, St. Lawrence Region, September 25, addressed to several managers in marketing and freight services and so forth—planning, administration, pricing, and marketing—and it is from Mr. Langlois, Regional Manager of Marketing. It says, and I quote:

[Translation]

M. Ouellet: Est-ce que vous vous rendez compte que votre compagnie a des expéditeurs captifs, et que ces augmentations importantes que vous prévoyez leur imposer les placent dans une position très embarrassante? Vous savez sans doute que le gouvernement a déposé un projet de loi qui pourrait aider les expéditeurs captifs. Il s'agit d'une politique gouvernementale. Le gouvernement actuel l'a bien laissé entendre. Pourquoi ne respectez-vous pas l'esprit de ce projet de loi? Est-ce que vous essayez de faire rapidement de l'argent avant que la loi ne soit adoptée?

M. Lawless: Non, certainement pas. Nous sommes évidemment conscients de ce que la nouvelle loi propose. Je vous assure que nous avons fait une proposition à Champion, qui n'a pas encore donné sa réponse, et nous savons très bien que nous sommes la seule société de chemins de fer qui desserve cet endroit. Toutefois, je ne dirai pas qu'il s'agit d'un expéditeur captif, selon ma propre définition de l'expression.

M. Ouellet: Voulez-vous me dire, monsieur Lawless, que le CN est souple et prêt à négocier une baisse de son tarif pour appuyer ce genre d'investissement important qui se ferait à Hinton?

M. Lawless: Comme nous l'avons fait depuis de nombreuses années, nous sommes certainement disposés à négocier des tarifs appropriés pour garantir que le produit atteigne le marché. Vous n'avez qu'à regarder ce qui s'est passé pour le soufre, la potasse, le charbon, et c'est ce que le CN et d'autres sociétés de chemins de fer ont fait au Canada pour s'assurer que les producteurs pouvaient soutenir la concurrence sur les marchés internationaux. Nous ferons certainement de même avec Champion dans ce cas-ci.

M. Ouellet: Je suis reconnaissant à M. Lawless de ses remarques, et j'espère que le CN et Champion en viendront à un accord acceptable qui permettra cet investissement important et aussi la création d'emplois dont le Canada a beaucoup besoin.

M. Benjamin: Je voudrais poser une question supplémentaire, monsieur le président, au sujet des tarifs et des frais, des tarifs et du trafic.

Messieurs, d'une part, vous cherchez à accorder un bon tarif dans le cas de Hinton pour que le trafic reste concurrentiel et indirectement vous aidez l'usine à prendre de l'expansion. D'autre part, la société adopte également une politique pour décourager, voire interdire, l'expansion du trafic et/ou pour préconiser le rajustement des tarifs afin de réduire au minimum ses pertes actuelles, ce qui signifie qu'ils vont augmenter. J'ai des preuves à ce sujet—et le greffier pourra en faire des copies pour les membres du Comité—il s'agit d'une correspondance interne, de la Société des chemins de fer nationaux du Canada, de la région du Saint-Laurent, un document du 25 septembre qui était adressé à plusieurs gestionnaires de la commercialisation et des services du transport de marchandises, etc—au sujet de la planification, de l'administration, de l'établissement des prix et de la commercialisation—document portant la signature de M. Langlois, directeur régional de la commercialisation. On y lit et je cite:

[Texte]

In the context of the rationalization of our rail infrastructure, some lines have been identified as being potential candidates for abandonment in the coming years. A preliminary plan has been prepared and attached. You will find the sections affected. Any effort to attract new traffic on these sections is to be abandoned immediately. For the traffic already on those lines we must consider either, and preferably, converting this traffic onto the intermodal system, or else adjusting rates to minimize our present losses. You will shortly be convoked to a meeting in which the particulars of the application of these measures will be discussed in more detail. In the meantime I would ask you to treat this with discretion.

• 1125

It is signed by R.P. Langlois.

There are over 1,000 miles of track, Mr. Chairman. In fact, it practically wipes out Ottawa region in terms of attempting to attract new traffic and in raising rates for those... Now, that flies in the face of the mandate of Canadian National. It is an obvious attempt. You will notice they say "potential" candidates for abandonment. This is an attempt to make a case of the abandonment by losing business from those lines so they can go to the CTC and say: There is no traffic; we want to abandon the track.

The Chairman: Before you editorialize on the memo, Mr. Benjamin—and you quite properly laid the groundwork for the supplementary—perhaps you could give that to the clerk. We will find out what the devil it is so we can make copies in the language it is in, and members who want to use it can look at it. I presume it is in English, because Mr. Benjamin is known for many—

M. St-Julien: Monsieur le président, j'en ai une copie française.

Le président: Bien.

Mr. Benjamin: My question is obvious: why is the CNR resorting to these kinds of effort? I find it incredible that you would stop trying to seek more traffic. I find that difficult to believe. One of the tasks of railway employees by the thousands is to solicit business, and here we have a directive to abandon the seeking of new traffic. Now, what in God's name do you think you are doing? Why should you not be attempting to get enough more traffic so those lines become more economical instead of going in the other direction?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I have not seen this, and I presume you will be distributing it to us as well.

The Chairman: Yes.

Dr. LeClair: I will speak for myself at this moment, and then Mr. Lawless can elaborate. I am not aware that this represents Canadian National's policy. I will switch to Mr. Lawless.

[Traduction]

Dans le contexte de la rationalisation de notre infrastructure ferroviaire, on a identifié certaines lignes de chemins de fer qui doivent être abandonnées au cours des années à venir. Nous avons préparé un plan préliminaire qui est annexé. Vous verrez quelles sections sont touchées. Il faut abandonner immédiatement tout effort visant à attirer tout nouveau trafic pour ces sections. Au sujet du trafic qui existe déjà sur ces lignes, il nous faudra songer, de préférence, à convertir ce trafic en un système intermodal ou rajuster les tarifs pour réduire au minimum nos pertes actuelles. Vous serez bientôt convoqués à une réunion où on discutera en détail de l'application de ces mesures. D'ici là, je vous demanderais d'être très discrets à ce sujet.

C'était pour la signature de R.P. Langlois.

Monsieur le président, il s'agit de plus de 1,000 milles de voie ferrée. En réalité, on élimine virtuellement toute la région outaouaise quand il s'agit d'accroître le trafic et d'augmenter les tarifs pour ces... Eh bien ceci va à l'encontre du mandat qu'a reçu le CN. Il s'agit d'une tentative flagrante. Vous remarquerez qu'on parle de candidats «éventuels» à l'abandon. On cherche donc, en faisant perdre du trafic à ces lignes d'où justifier l'abandon. On pourrait s'adresser à la société et dire: Il n'y a pas de trafic, nous voulons donc abandonner cette voie.

Le président: Avant de poursuivre vos commentaires éditoriaux au sujet du mémoire, monsieur Benjamin—et vous avez très bien amorcé votre question supplémentaire—vous pourriez peut-être remettre ce document au greffier. On pourrait de cette façon savoir de quoi diable il s'agit et dans quelle langue c'est dit, et aussi les membres du comité pourraient y jeter un coup d'oeil. Je suppose que c'est en anglais, puisque M. Benjamin s'occupe depuis de nombreuses...

Mr. St-Julien: Mr. Chairman, I have a French version.

The Chairman: Very well.

M. Benjamin: La question que je vais poser est évidente: Pourquoi le CN a-t-il recours à ce genre d'activité? Je trouve incroyable qu'on cesse d'accroître le trafic. Je trouve ça difficile à croire. Une des responsabilités de milliers d'employés de chemins de fer est justement de chercher des débouchés, et voici une directive demandant qu'on cesse de chercher de nouvelles activités. Bonté divine, que croyez-vous faire? Pourquoi ne cherchiez-vous pas à accroître le trafic sur ces lignes afin qu'elles deviennent plus économiques plutôt que de faire le contraire?

M. LeClair: Monsieur le président, je n'ai pas vu ce document. Je suppose que vous allez également nous le remettre.

Le président: Oui.

M. LeClair: Je parle en mon nom personnel en ce moment-ci, et M. Lawless apportera ensuite des précisions. Je n'ai pas l'impression que ce document traduise bien la politique du CN. Je donne maintenant la parole à M. Lawless.

[Text]

The Chairman: I have not seen it, either.

Mr. Lawless: Perhaps I could comment on the comments Mr. Benjamin has made. Obviously he is referring to documents that reflect internal studies that are continually going on with respect to what businesses we should be in and what businesses we should not be in.

Notwithstanding what Mr. Benjamin is suggesting, which I totally reject—and that is that we should continue only and always to try to increase our traffic levels—there are times when you look at your system and decide that there is not sufficient traffic on a particular piece of track or there is no potential for traffic on that particular piece of track, and you cannot recover your costs. These assessments or judgments are always made after there is a very carefully considered analysis of the marketplace, and whether we like it or not, there are many, many places in Canada today where Canadian National cannot generate enough traffic—nor can they see the potential to generate enough traffic—to cover their costs of that particular territory.

I would suggest that this particular memo reflects those kinds of internal assessment. Mr. Benjamin knows, and I know, that Canadian National cannot abandon one mile of track without applying to the Canadian Transport Commission; and many, many times where we have proven to our own satisfaction that this is not an economical piece of traffic, the Canadian Transport Commission uses its own judgment and decides that, notwithstanding the fact that it is uneconomical, we will continue to operate it.

We have thousands of miles in Canada under that kind of arrangement for which we are receiving subsidy. I expect that in the future the Canadian Transport Commission will continue to make those judgments, and we will have to live on the basis of how successful we are in bringing forth the justification for those kinds of change.

• 1130

M. Ouellet: J'ai une question supplémentaire pour M. Lawless. Je pense qu'il oublie que dans le nouveau projet de loi présenté à la Chambre des communes, la procédure d'abandon des lignes de chemin de fer est beaucoup plus souple et beaucoup plus simple qu'antérieurement. Par conséquent, ce qui était vrai dans le passé, à savoir que pour abandonner un service, il y avait toute une procédure à suivre devant la Commission canadienne des transports, ne l'est plus. La Commission canadienne des transports sera abolie et il sera plus facile pour le chemin de fer d'abandonner des services.

Ce document dont parle M. Benjamin est un document interne du CN qui a été rendu public dans les journaux. Il a eu une très large couverture, en tout cas dans les journaux de la province de Québec. On a dit que le service ferroviaire dans des villes comme Plessisville et Victoriaville serait complètement abandonné, et que tout le circuit entre Montréal et les États-Unis, en passant par les Cantons de l'Est, serait complètement aboli ainsi que le service dans la région de l'Abitibi.

Si le Dr LeClair, le président du CN, nous dit qu'il ne sait pas s'il s'agit d'une politique officielle du CN, les messieurs qui

[Translation]

Le président: Je ne l'ai pas vu non plus.

M. Lawless: Je pourrais peut-être commenter les remarques de M. Benjamin. Il se réfère bien sûr à des documents relatifs aux études internes qui se font de façon permanente pour savoir quelles sont les activités qui doivent retenir notre attention.

En dépit de ce que suggère M. Benjamin, et je ne suis pas du tout d'accord—c'est-à-dire que nous devons toujours continuer et essayer d'augmenter le trafic—il y a des moments où nous étudions notre système et décidons qu'il n'y a pas suffisamment de trafic sur une voie donnée ou qu'il n'y a pas de trafic potentiel sur cette voie et que nous ne pouvons donc recouvrer nos coûts. Nous faisons toujours ces évaluations ou prenons ces décisions après avoir analysé très minutieusement le marché, et que nous aimions cela ou non, il y a beaucoup beaucoup d'endroits aujourd'hui où le CN ne peut générer suffisamment de trafic—et où il n'y a pas non plus de possibilités de trafic important—pour couvrir les coûts de ce secteur particulier.

Je souligne que ce mémoire traduit ce genre d'évaluation interne. M. Benjamin le sait et je le sais aussi, le CN ne peut abandonner un mille de voie sans présenter une demande à la Commission canadienne des transports. À maintes reprises, ils lui ont prouvé qu'il ne s'agissait pas d'un trafic payant, et la Commission canadienne des transports a parfois décidé, en dépit du fait que ce trafic n'était pas économique, que nous devions continuer à l'offrir.

Nous couvrons des milliers de milles au Canada en vertu de cet arrangement pour lequel nous sommes subventionnés. J'estime qu'à l'avenir, la Commission canadienne des transports continuera de rendre ce genre de décision, et nous devons continuer d'essayer de justifier les changements demandés.

Mr. Ouellet: I have a supplementary question for Mr. Lawless. I think he is forgetting that in the new bill tabled in the House of Commons, the procedure for abandoning railway lines is much simple and more flexible than previously. So what was true in the past, mainly that in order to abandon a service there was a whole procedure to be followed with the Canadian Transport Commission, is no longer the case. The Canadian Transport Commission will be abolished and it will be easier for railways to abandon services.

The document to which Mr. Benjamin is referring, is an internal CN document that was made public in the newspapers. It was widely publicized, at least in Quebec newspapers. It stated that railway services in towns such as Plessisville and Victoriaville would be completely abandoned, as well as the Montreal-United States circuit through the eastern townships, and service to the Abitibi region.

Since Dr. LeClair, the CN President, tells us that he does not know whether it is an official CN policy, do you not think

[Texte]

sont ici ne devraient-ils pas condamner cette politique, déclarer formellement que ce document n'a aucun fondement, que le dénommé Langlois n'avait pas l'autorité de faire ce qu'il a fait, et dire que le CN s'engagera fermement à freiner immédiatement ce processus d'abandon d'opérations ferroviaires au Québec?

M. LeClair: Monsieur le président, l'honorable député dit que parce que je n'étais pas au courant de ce document particulier, M. Langlois n'avait pas l'autorité de l'écrire. Cela ne rime pas nécessairement. Il y a beaucoup de gens au CN qui ont l'autorité de faire une foule de choses sans que j'en sois personnellement au courant.

Je prends bonne note des remarques très sérieuses faites par deux des députés. Vous avez abordé quelque chose qui me semble très important. Monsieur le président, je veux vous assurer que nous allons réétudier la question, et nous serons peut-être en mesure de vous dire à la prochaine séance si cela représente la politique de la compagnie.

J'admets qu'il peut sembler un peu paradoxal qu'on ait émis une note de service demandant qu'on essaie d'avoir le moins de trafic possible alors que notre mandat est de servir le public. J'accepte les remarques qu'on nous a faites. Nous reviendrons pour vous dire quelle est la politique officielle de la compagnie à ce sujet en particulier.

The Chairman: I am going to recognize Mr. St-Julien on a supplementary.

Mr. Benjamin: Mr. Lawless's reply?

The Chairman: No, your intervention was a supplementary. Mr. Ouellet had a supplementary. Now Mr. St-Julien has a supplementary, because you are here and I know you are going to explore it, and of course by that time, Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: I have one more supplementary.

The Chairman: How can you have a supplementary? Is it a supplementary to a supplementary? We have to maintain some—

Mr. Benjamin: You can call it whatever you like.

The Chairman: —order. But all members will have the document by the time you come on again, Mr. Benjamin, relatively soon.

I think you have a supplementary on this.

M. St-Julien: Oui, sur le même sujet.

The Chairman: I was going to ask Mr. St-Julien perhaps to intervene anyway. He has been very patient and we did not want any other procedural problems earlier to suggest to Mr. St-Julien that this committee is difficult.

M. St-Julien: Monsieur le président, je travaille depuis plusieurs mois au dossier du CN avec le président de la Chambre de commerce de Senneterre, M. Lamarche.

[Traduction]

the gentlemen present should condemn this policy, and formally state that this document has no basis, that one M. Langlois did not have the authority to do what he did and state that the CN will make a firm commitment to immediately halt the process of abandoning railway operations in Quebec?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, the hon. member said that since I was not aware of this particular document, Mr. Langlois did not have the authority to write it. That is not necessarily the case. There are many people in CN who have the authority to do many things of which I may not personally be aware.

I am taking careful note of the serious remarks made by two of the members. You have touched on something that seems very important to me. Mr. Chairman, I would like to assure you that we will re-examine the question and we may be in a position to tell you at the next meeting whether it is the company's policy.

I realize that it may seem somewhat paradoxical that we issued a memo asking for the least possible traffic when our mandate is to serve the public. I take note of the remarks that have been made. We will return to tell you what is the company's official policy on this matter.

Le président: M. St-Julien veut poser une question supplémentaire.

M. Benjamin: Une question supplémentaire à la réponse de M. Lawless?

Le président: Non, votre intervention était une question supplémentaire. M. Ouellet avait une question supplémentaire. Maintenant, M. St-Julien a une question supplémentaire, car vous êtes ici, et je sais très bien que vous allez étudier cette question, et, bien sûr, d'ici là monsieur Benjamin...

M. Benjamin: J'ai une autre question supplémentaire.

Le président: Comment se fait-il? S'agit-il d'une question supplémentaire à une question supplémentaire? Il faut maintenir un certain...

M. Benjamin: Vous pouvez l'étiqueter comme vous le voulez.

Le président: ... ordre. Tous les députés auront le document d'ici au moment où vous aurez la parole, monsieur Benjamin.

Je pense que vous avez une question supplémentaire à ce sujet.

Mr. St-Julien: Yes, on the same subject.

Le président: J'allais demander à M. St-Julien de prendre la parole, car il a fait preuve de patience, et nous ne voulons pas montrer à M. St-Julien que notre Comité est difficile, en soulevant des problèmes relatifs à la procédure.

Mr. St-Julien: Mr. Chairman, I have been working on the CN matter for several months, with the Chairman of the Senneterre Chamber of Commerce, Mr. Lamarche.

[Text]

En ce qui concerne l'intervention de M. Ouellet, j'ai effectivement une copie française de la note de service de M. Langlois. Mais il y a plus grave. Je suis en possession de deux autres notes de service: l'une du 25 septembre 1986, et l'autre du 28 août 1986 écrite à la main par M. Ken Kulin de Montréal, dans laquelle il dit ceci:

• 1135

Veuillez noter que vous ne devriez dépenser aucun sou quant aux subdivisions suivantes . . .

Il énumère tous les endroits et ainsi de suite. Il dit de ne dépenser «aucun sou». Cela veut dire qu'ils se préparent depuis plusieurs mois à faire des demandes d'abandon à la Commission canadienne des transports.

Je reviens à une autre note de service, celle-là du 2 octobre et envoyée par M. Léo Richer. Il dit:

Tout entretien de la subdivision Chapais entre les milles 72 et 172 cessera à compter du 1^{er} janvier 1987. Par conséquent aucun trafic ne devra emprunter cette route.

Ils ont devancé la décision de la Commission canadienne des transports, et c'est regrettable. Ce sont toutes des notes de service qui circulent et détériorent les emplois de notre région et l'efficacité de tous nos employés du CN; cela affecte leur famille, leur femme et leurs enfants. Toutes ces notes de services qui circulent entre patrons mettent mal à l'aise les députés et les habitants de l'Abitibi.

M. LeClair: Monsieur le président, je répète que je considère ces interventions valables et que nous allons revenir le plus rapidement possible pour préciser la politique globale de la compagnie à cet égard.

The Chairman: You referred to some documents too, Mr. St-Julien, which were supplementary or supplemental to what Mr. Benjamin had. I wonder if you could table those.

M. St-Julien: Oui, s'il vous plaît.

The Chairman: You could give them to the clerk.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. LeClair said that he would come back. Would he come back this afternoon or will he come back in a few years?

The Chairman: We have a session this afternoon at 3.30 and we are moving and making fairly good progress this morning. We may come back relatively quickly to the thing after all these memos are copied and circulated. We may be having a vote some time relatively soon, but I think it is better if the members have these memos and then are going to be in a better position to hear the explanation and/or ask further questions.

Mr. Taylor: On a point of order, the discussion is very interesting, but I notice this is internal correspondence. Are we going to start discussing internal correspondence that may or may not be policy of the railway? I think we are wasting our time. Let us find out if it is policy.

[Translation]

With respect to what Mr. Ouellet said, I have a french copy of Mr. Langlois's memorandum. But there is something more serious, I have two other memoranda: one dated September 25, 1986 and the other August 28, 1986, handwritten by Mr. Ken Kulin of Montreal in which he says the following:

Please note that you should not spend a cent as regards to the following subdivisions . . .

The list follows, with other details. His instruction is not to spend "a cent". Which means that preparations must have been going on for months in view of the application of abandonment before the Canadian Transport Commission.

Now, I have another memo, dated October 2nd and sent by Mr. Léo Richer. It states the following:

All maintenance work on the Chapais subdivision between mile 72 and 172 will cease from January 1, 1987. There shall be no traffic then on that route.

So, regrettably the Canadian Transport Commission's decision was anticipated. All these memos circulating in the system undermine the employment situation in our region as well as deficiency of CN's employees. And it is something that affects their family, their wife and their children. These memos between directors create a problem between the members and the population of the Abitibi region.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I can only repeat that I consider these representations useful and that we have the firm intention to come back as soon as possible to elucidate the company's global position in that regard.

Le président: Vous avez tellement fait allusion à certains documents, monsieur St-Julien, à la suite de l'intervention de M. Benjamin. Je me demande si vous seriez prêt à les déposer.

Mr. St-Julien: Yes, please.

Le président: Si vous voulez bien les remettre au greffier.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: M. LeClair nous a dit qu'il avait l'intention de revenir. Ce sera cet après-midi ou dans quelques années?

Le président: Nous avons une séance de prévue à 15h30 cet après-midi, et nous avançons assez rapidement ce matin. Nous pouvons revenir assez vite sur ce sujet, une fois que nous aurons en main toutes les notes de service, une fois que nous les aurons fait copier et distribuer. Nous nous attendons également à un vote d'ici quelques minutes, mais il serait quand même bon que les députés aient en main les notes de service en question de façon à ce qu'ils puissent être en mesure de mieux comprendre les explications qui seront données ou de poser d'autres questions.

M. Taylor: J'invoque le Règlement. La discussion sur le sujet est très intéressante, mais je note qu'il s'agit de documents à distribution interne. Allons-nous commencer à discuter de documents internes qui peuvent refléter ou non la politique des chemins de fer? J'ai l'impression que nous

[Texte]

Mr. Benjamin: We are trying to find out.

The Chairman: Your point, Mr. Taylor, is taken to a point. This is what we are trying to find out, and Dr. LeClair, the Chairman and Chief Executive Officer, said that he would come back, after he has copies of these, to make a comment, and then members can explore the thing further. That is the situation at the moment.

Mr. Benjamin: I am sorry, but Mr. Lawless's response to me means, as I understand it—and he can correct me if I am wrong—that he cannot assure this committee that this same sort of practice is not going on in other parts of the country. Or are there other regions and divisions in which this kind of thing is going on?

The Chairman: That is going back, as I understand this present situation, to the more formal reply from the witnesses as to the memos they have before them, and then obviously you are going to explore their response, Mr. Benjamin, really.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: So try to keep it in mind.

Mr. Taylor. You understand where we are with these memos?

Mr. Taylor: Exactly.

The Chairman: You have other interests, I know.

Mr. Taylor: Exactly.

I would like to ask a question—I hope it is a fair one—that I think is basic to a lot of our considerations. I would like to ask Dr. LeClair if CN is required to or persuaded to retain uneconomic operations simply because you are a Crown corporation? If so, does this put you in a non-competitive position with CP?

Dr. LeClair: I presume the hon. member's question refers to uneconomic operations at large, not necessarily branch lines.

Mr. Taylor: That is right.

Dr. LeClair: The answer to this is overwhelmingly yes, to both counts. We have a lot of what we call "imposed public duties" for which we are either not compensated or not compensated to cover the costs. This is nothing new. This has been going on since 1923 and it is one of our major problems at this time. It is responsible for the larger part of our debt, but we have always lived with that. That is why we are a Crown corporation, but it is getting at this moment so severe and so important that it is impairing our competitive position vis-à-vis a railway such as Canadian Pacific, who do not have these imposed public duties. We could mention them, and the list is extremely long.

[Traduction]

perdons notre temps. Essayons plutôt de savoir si c'est la politique de la compagnie.

M. Benjamin: C'est justement ce que nous tentons de déterminer.

Le président: Vous avez raison dans une certaine mesure, monsieur Taylor. Nous essayons justement de préciser ce point; et M. LeClair, le président du conseil et directeur administratif, a déclaré qu'il a l'intention de revenir, une fois qu'il aura des copies de ces notes de service, pour expliquer ce qui se passe. Les députés seront alors mieux en mesure de progresser. Voilà où nous en sommes pour l'instant.

M. Benjamin: Je m'excuse, mais si j'ai bien compris la réponse de M. Lawless, il peut me reprendre si je me trompe, il n'est pas en mesure de garantir à ce Comité que la même chose ne se produit pas dans d'autres régions du pays. Y a-t-il d'autres régions où divisions où cette pratique a cours?

Le président: Je pense qu'une fois de plus il faut attendre une réponse plus officielle des témoins au sujet de ces notes de service. Ce serait préférable, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Je vous demanderai donc d'attendre un peu.

Monsieur Taylor, vous comprenez la situation pour ce qui est des notes de service?

M. Taylor: Parfaitement.

Le président: Je suppose qu'il y a d'autres sujets qui vous intéressent.

M. Taylor: Oui.

Je vous pose cette question. J'espère que vous pourrez y répondre. C'est au centre de nos préoccupations. Je voudrais savoir, M. LeClair, si le CN se sent obligé de maintenir ses activités non rentables simplement parce c'est une société de la Couronne. Si oui, je voudrais savoir si cette obligation le place dans une situation concurrentielle défavorable face au CP?

M. LeClair: Je suppose que l'honorable député veut parler des activités non rentables de façon générale, et non pas nécessairement des embranchements.

M. Taylor: En effet.

M. LeClair: La réponse à ces questions est oui, sans aucun doute. Nous avons beaucoup d'obligations que nous appelons «des charges publiques imposées». Et nous ne sommes pas dédommagés ou dédommagés suffisamment pour couvrir nos frais pour ces charges. Ce n'est pas nouveau. C'est une situation qui dure et qui constitue l'un de nos principaux problèmes depuis 1923. Elle est responsable de la plus grande partie de notre dette, mais nous n'avons jamais pu y faire quoi que ce soit. C'est la raison pour laquelle nous sommes une société de la Couronne, mais le problème est si grave maintenant qu'il nuit à notre position concurrentielle face à un chemin de fer comme le Canadien Pacifique, qui lui n'a pas de charges publiques imposées. Nous pourrions les énumérer, et la liste est longue.

[Text]

[Translation]

• 1140

Mr. Taylor: I appreciate that answer because I have rather suspected it for a long time. Since this is probably the last day you will be with this committee: have there been times during your period as chief executive officer when you envied the position of CP in regard to making internal decisions without outside influence?

Dr. LeClair: Every day and every night.

Mr. Taylor: Thank you.

You mentioned the debt particularly. What portion of the debt is owed to the Crown? Is it all of it or . . . ?

Dr. LeClair: Our total debt is approximately \$3.5 billion Canadian and the total debt to the Crown is \$228 million—is it?—or \$280 million depending on how you define the part that can be defined as debt. We now estimate that approximately \$2.4 billion of that \$3.5 billion is due to imposed public duties over many years. This is not recent, as I said.

I would like, though, just to nuance a bit. We are proud, and we would be glad, to continue to be asked to do what we call “imposed public duty”. We are not saying that we want to get out of TerraTransport; that is not the case. We are honoured to be asked to run the railway. Our point is that we should be paid so there is no cross-subsidization in our system.

Mr. Taylor: Is any of this debt owed outside the country?

Dr. LeClair: Oh, yes, quite a bit of it. Mostly U.S.

Mr. Taylor: Just one further question. Western Canada—maybe the Maritimes, but definitely Western Canada—is now making another—and I say “another” because it has been going on for years—attempt to get low sulphur coal into Ontario. We have been trying this since I was a kid three years old; we talked about this in the coal-mining areas. Now it looks from the coal report that there might be a possibility of realization.

I wonder if you could tell me now or send me the information on what the savings would be by hauling coal, say, from Drumheller, Alberta to Ontario, in entirely unit trains, compared to the other normal operation.

Mr. Lawless: I am glad you brought that up, Mr. Taylor, because we are actively pursuing with Ontario Hydro to see what we can do about hauling that coal, which they seem to think they are going to need over the next 10 or 20 years, from the West into Ontario.

You may know that at the moment we are moving, in unit trains, approximately 2 million tonnes of coal a year from

M. Taylor: Je comprends parce que j’ai toujours pensé que c’était le cas. C’est probablement la dernière journée que vous passerez devant ce Comité. Vous est-il arrivé, quand vous étiez directeur, d’envier la position du CP pour ce qui est de la prise de décisions internes sans influence extérieure?

M. LeClair: Tous les jours et toutes les nuits.

M. Taylor: Merci.

Vous avez mentionné le problème de la dette en particulier. Quelle partie de la dette est due à la Couronne? Est-ce le montant total où . . . ?

M. LeClair: Notre dette totale est d’environ 3,5 milliards de dollars canadiens et la dette totale due à la Couronne est de 228 millions de dollars, ou plutôt de 280 millions de dollars, selon la définition qu’on utilise. Nous estimons à environ 2,4 milliards de dollars, sur les 3,5 milliards de dollars, la part due aux charges publiques imposées au cours des années. Comme vous le savez, le problème ne date pas d’hier.

Je voudrais quand même apporter une précision, si vous le permettez. Nous sommes fiers de nous être acquittés et de continuer à nous acquitter de ce que nous appelons, les «charges publiques imposées». Nous ne demandons pas, par exemple, à nous retirer de TerraTransport. Nous nous faisons un point d’honneur de faire marcher ce chemin de fer. Nous voudrions simplement être dédommages en conséquence, de façon à ce que nous ne soyons pas forcés de recourir à l’interfinancement dans tout le réseau.

M. Taylor: Y a-t-il une partie de cette dette qui est due à des intérêts étrangers?

M. LeClair: Une bonne partie, oui. Surtout aux États-Unis.

M. Taylor: Encore une question. L’ouest du Canada, peut-être également les Maritimes, je n’en suis pas sûr, fait une autre tentative, je dis une autre tentative parce que le problème ne date pas d’hier non plus, en vue de faire transporter du charbon à faible teneur de soufre en Ontario. Nous essayons depuis l’époque où j’avais trois ans. Nous en parlons depuis toujours dans les régions où il y a des houillères. D’après les rapports de l’industrie actuellement il semble que ce soit possible.

Je me demande si vous pourriez me dire maintenant ce qu’il en est ou si vous pourriez m’envoyer les renseignements plus tard. J’aimerais savoir quelles seraient les économies à réaliser en faisant transporter le charbon, disant de Drumheller (Alberta) à l’Ontario, par des trains entièrement unitaires, par rapport aux modes normaux.

M. Lawless: Je suis heureux que vous posiez la question, M. Taylor, parce que nous discutons justement avec l’Hydro-Ontario afin de voir si nous ne pourrions pas faire transporter ce charbon de l’Ouest en Ontario, où l’on estime en avoir besoin d’ici les 10 ou 20 prochaines années.

Vous n’ignorez pas que nous faisons déjà transporter, par trains unitaires, environ 2 millions de tonnes de charbon par année de l’Alberta à Thunder Bay, au profit de l’Hydro-

[Texte]

Alberta to Thunder Bay for Ontario Hydro use. We would like to see that expand to a much more significant level of tonnage.

The problem we have is competing with the water route up the lakes from Pennsylvania and Ohio, and I must tell you that we have been spectacularly unsuccessful, if you will, in finding a rate level, even with the utmost in technology as far as running unit trains, fast loading, fast unloading, good utilization of the equipment go, meeting the transportation costs at which Ontario Hydro can get their coal from Pennsylvania and Ohio.

We are looking at it. We are hoping that we will be able to get some of that tonnage. I must tell you, though, that it is a very tough, hard sell because of the distance we have to move that coal.

We have the system in place now; it is working. Hydro have a long-term contract with us for that coal from Alberta. The problem is that the price they have to pay for that coal from there, and then the transportation costs, make it a very difficult competitive situation.

• 1145

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. You have a supplementary, Mr. Johnson. But I have one, if you would let me ask it before even yours, on Mr. Taylor's public imposed duties and Dr. LeClair's response. Whether you have it right now or whether you could get it for us, of the debt of \$3.5 billion, could you tell the committee how much of this accumulated debt results from the imposed public burdens, such as TerraTransport, how much from losses in transport activities like CN Express and the trucking, and how much from capital requirements?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, we are now talking since 1978. As you know, the last recapitalization was in 1978. Since then we have accumulated a debt to a third party of close to \$3.25 billion. The rest is debt owed to the government. There is an element of judgment as to what is an imposed public duty and what is not an imposed public duty. We share with Canadian Pacific, for example, a lot of costs that are due to regulations. The imposition of cabooses, for example, is something that both railways share. So we take imposed public duties as things that are imposed on CN alone and not necessarily by regulation. We are in the process right now . . . As a matter of fact, I asked Mr. Masse a few weeks ago to try to come down with a figure. It looks as if, depending on the definition, it will be around the \$2 billion mark. \$2 billion to \$2.4 billion of that debt is due to imposed public duties.

The Chairman: Okay. Mr. Johnson.

[Traduction]

Ontario. Nous souhaiterions accroître considérablement ce tonnage.

Notre problème cependant est la concurrence, par voie fluviale et par les Grands Lacs, en provenance de la Pennsylvanie et de l'Ohio. Je peux vous dire que nous avons connu des échecs retentissants jusqu'ici, même en utilisant la technologie la plus avancée relativement à l'utilisation de trains unitaires, aux méthodes de chargement et de déchargement rapides, à l'utilisation optimale du matériel, pour ce qui est d'établir des frais de transport concurrentiels avec ceux qui sont fixés pour le transport du charbon de la Pennsylvanie à l'Ohio pour l'Hydro-Ontario.

Nous continuons à nous pencher sur le problème. Nous avons bon espoir d'obtenir une partie de ce tonnage. Tout ce que je puis vous dire, c'est que notre tâche n'est pas du tout facile, compte tenu des distances sur lesquelles nous devons faire transporter ce charbon.

Nous avons quand même un système en place. Il fonctionne bien. L'Hydro a un contrat à long terme avec nous pour ce qui est du transport du charbon de l'Alberta. Le problème est la concurrence à soutenir, compte tenu du coût du charbon au départ et des frais de transport.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Vous avez une question complémentaire, monsieur Johnson. J'en ai une également, si vous voulez bien me permettre de passer avant vous, au sujet des charges publiques imposées, et de la question de M. Taylor et de la réponse de M. LeClair. Je ne sais pas si vous avez les chiffres maintenant ou si vous pouvez me les fournir plus tard. Je voudrais savoir quelle est la ventilation de la dette de 3.5 milliards de dollars au titre des charges publiques imposées, comme TerraTransport au titre des activités de transport du CN, au titre des opérations de camionnage et au titre des besoins en capital.

M. LeClair: Monsieur le président, nous parlons de l'époque qui remonte à 1978. Comme vous le savez, le dernier refinancement remonte à 1978. Depuis, nous avons accumulé une dette à un tiers de près de 3,25 milliards de dollars. Le reste de la dette est dû au gouvernement. Evidemment, ce qui constitue une charge publique imposée et ce qui n'en est pas une est une question d'interprétation. Au même titre que le Canadien Pacifique, par exemple, nous devons assumer beaucoup de frais liés à la réglementation. L'obligation d'avoir des fourgons de queue, entre autre, vise les deux chemins de fer. Donc, nous voulons parler de charges publiques imposées qui concernent seulement le CN, et qui ne découlent pas nécessairement de la réglementation. Nous sommes en train actuellement . . . J'ai justement demandé à M. Masse il y a quelques semaines de présenter des chiffres à cet égard. Selon la définition de l'expression qui sera retenue, il semble que le montant sera d'environ 2 milliards de dollars. Donc, les charges publiques imposées représenteraient un montant de 2 à 2,4 milliards de dollars.

Le président: Très bien. Monsieur Johnson.

[Text]

Mr. Johnson: Thank you, Mr. Chairman. I am glad you asked that question because I have often wondered if all of the debt of TerraTransport can be really attributed to the operation on the island of Newfoundland and, if it were discontinued, what effect would it have on the rail operation to Cape Breton, and what kind of an economic effect it would have on that region. It seems to me like a lot of the cargo moving by rail destined for Newfoundland has got to move through Cape Breton via North Sydney. Has there ever been a study done on that?

Dr. LeClair: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: I am sorry, Mr. Johnson. Is the question you are asking what the effect would be? I am sorry. If you would just repeat the first part of that question. I am not sure I understand it.

Mr. Johnson: What I am saying is that we talk about \$36 million or perhaps even more debt with the TerraTransport operation. What kind of credits go to the Newfoundland operation that are really beneficial to the rail movement into Cape Breton? Obviously, all the cargo going by rail must go through the railway system as far as North Sydney.

Mr. Lawless: Let me try to put that into some kind of perspective. The figure you are mentioning is really the operating loss in Newfoundland. What we do is to take a portion of the revenue that is applicable to Newfoundland and apply it to the TerraTransport operation. That is normal, based on mileage and normal divisions that we would always apply. Against that you look at the expense. What we are saying is that we have an operating loss in TerraTransport that approximates \$40 million a year. The accumulated debt since 1978, as a result of those losses, is \$248 million.

Mr. Johnson: I have no argument with those figures, Mr. Chairman. But what I am getting at, I suppose, is really what would the debt be on the rail system as far as North Sydney if there were no rail system in Newfoundland. What I am saying is that obviously the revenue going over that portion of the rail would have been decreased drastically.

Mr. Lawless: It really would be no different because a portion of that total revenue is applied to what we call the mainland, and a portion is applied to TerraTransport. If we still are not able to enjoy the same level of traffic we have now for North Sydney... so the allocation would be exactly the same. We would have to reduce the rates, because we were only handling it to North Sydney. So there would be really no difference.

• 1150

I would say, though, that if we were going to handle Newfoundland only to a port where we wanted to handle it, we would probably handle it in a little different a way. There are very many ways to get it into Newfoundland. We could get it through the Halifax gateway or over the North Sydney gateway, depending on which way was the best for them.

[Translation]

M. Johnson: Merci, monsieur le président. Je suis heureux que vous ayez posé la dernière question, parce que je me suis souvent demandé si toute la dette de TerraTransport, par exemple peut être attribuée aux opérations sur l'île de Terre-Neuve. Je me suis demandé quels effets pourrait avoir l'interruption de ces opérations sur les opérations de chemin de fer en direction du Cap Breton ainsi que sur l'économie de la région de façon générale. Il me semble qu'une bonne partie du cargo qui est transporté par chemin de fer en direction de Terre-Neuve doit nécessairement passer par le Cap Breton et North Sydney. Y a-t-il déjà eu une étude à ce sujet?

M. LeClair: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Je regrette, monsieur Johnson, je n'ai pas très bien compris le sens de votre question. Vous voudriez peut-être la répéter.

M. Johnson: Lorsque nous parlons des opérations de TerraTransport nous mentionnons une dette de 36 millions de dollars ou même plus. Quelle est la part de la dette qui profite à Terre-Neuve et quelle est la part qui profite aux opérations de chemin de fer au Cap Breton? Tout le cargo qui est transporté par chemin de fer doit nécessairement passer par North Sydney.

M. Lawless: Je situe le problème, si vous le permettez. Le chiffre que vous citez représente les pertes d'exploitation de Terre-Neuve. Nous prenons également la part des revenus qui s'appliquent à Terre-Neuve et l'appliquons aux opérations de TerraTransport. Nous procédons de la façon normale, c'est-à-dire en nous fiant au nombre de milles et aux divisions. Et nous déduisons les dépenses. C'est ainsi que nous obtenons des pertes d'exploitation d'environ 40 millions de dollars par année pour TerraTransport. Depuis 1978, la dette accumulée, par suite des pertes, représente 248 millions de dollars.

M. Johnson: Je ne conteste pas ces chiffres, monsieur le président. Tout ce que je veux dire, c'est qu'il devrait y avoir un moyen de savoir quelle serait la dette pour le réseau de chemin de fer jusqu'à North Sydney, exclusion faite de la part du réseau qui se trouve à Terre-Neuve. Il me semble que les revenus pour cette partie du réseau diminueraient également de façon considérable.

M. Lawless: Je ne sais pas, parce qu'une partie des revenus s'applique au continent et l'autre à TerraTransport. Même si nous n'avions pas la même circulation ferroviaire à North Sydney... la répartition resterait exactement la même. Nous réduirions nos tarifs, parce que nous n'effectuerions le transport que jusqu'à North Sydney. Il n'y aurait pas vraiment de différence.

Par ailleurs, si nous avions le choix du port par lequel nous voudrions passer pour effectuer le transport en direction de Terre-Neuve, nous procéderions peut-être un peu différemment. Comme vous le savez, il y a plusieurs façons d'entrer à Terre-Neuve. Par exemple, nous pourrions passer par le port

[Texte]

Mr. Johnson: If all the cargo were moved out of Montreal by ship, though, you would not have the same problem of traffic going over the other rail system.

Mr. Lawless: I qualified that by saying "if we still had the same volume of traffic".

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): About the imposed public duties that CN has presently, if we refer to branch line abandonment, secondary main line abandonment, the imposed public duty you have presently as concerns freight: is it the policy of CN, when you have reduced freight or no freight on a line, to pass your imposed public duty on to the cost of VIA? In recognition of the imposed public duties you have now on a branch line or a secondary main line, your imposed public duty says you must keep the line going. If you decide to abandon, will that imposed public duty be passed over to VIA—to continue the passenger service on those lines?

Mr. Y.H. Masse (Senior Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National): Mr. Gray, there may be certain costs that are allocated between the freight operation and the passenger operation. But under regulation 6313, which is supervised by the Canadian Transport Commission, it recognizes the variable costs associated with the operation of the passenger business. Only that portion of the costs is chargeable to VIA. So we do not charge to VIA anything that is at our own discretion.

It is fair to say that if VIA ended up as the last operator on the line, they would end up absorbing the cost of that line to a much larger extent.

The Chairman: I would like to have a breakdown, if possible, on that \$2.2 billion of publicly imposed debt; where it all comes from.

Dr. LeClair: Not today; because if this is the one I am referring to, that was done a few months ago, and they may not be complete. No, this one, Mr. Chairman, would have to be updated. But we can send this to the clerk within the next few days.

Mr. Ouellet: On this, is it not true that CN has been encouraged to diversify its activities in order to be able to continue to supply some services at a loss? I see your communiqué here that you have just issued talking about the state of your finances, and it is said:

Les autres divisions actives du CN dans les communications, l'immeuble, l'huile, le pétrole et l'hôtellerie ont réalisé un bénéfice de 26.1 millions pour le trimestre.

C'est à peu près le même que l'an dernier. N'est-il pas vrai que le gouvernement, puisque vous êtes une corporation de la Couronne, vous impose certaines obligations allant au-delà des opérations commerciales habituelles d'une entreprise privée? Considérant le fait que le CN, corporation de la Couronne, se voit demander par les gouvernements d'assumer certaines responsabilités, n'aboutissez-vous pas avec un mandat beaucoup plus large qui vous permet de faire des profits dans

[Traduction]

d'Halifax ou par le port de North Sydney, selon la méthode qui serait la plus appropriée.

M. Johnson: Si tout le cargo était envoyé de Montréal par navire, la circulation sur le reste du réseau ne serait certainement pas la même.

M. Lawless: Ce que je vous ai dit—à la condition que le volume de circulation soit le même.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): En ce qui concerne les charges publiques qui vous sont imposées actuellement, lorsqu'il est question de l'abandon des embranchements ou des lignes secondaires, lorsqu'il est question de transport de marchandises, votre politique consiste-t-elle, au cas où le volume des marchandises diminue sur ces lignes, à transférer vos obligations aux dépens de VIA? Actuellement, même s'il y a diminution du volume sur les embranchements ou les lignes secondaires, vos charges publiques imposées vous obligent à les maintenir. En cas d'abandon, ces charges publiques imposées sont-elles transférées à VIA comme condition à son service de transport des passagers?

M. Y.H. Masse (premier vice-président et chef de la direction financière, Canadien National): Monsieur Gray, certains frais peuvent être répartis entre les opérations de transport des marchandises et les opérations de transport des passagers. En vertu du règlement 6313, qui relève de la Commission canadienne des transports, il y a des coûts variables liés aux opérations de transport des passagers. Seuls ces frais sont imputables à VIA. Donc, nous n'imposons pas les frais que nous voulons à VIA.

Il reste que si VIA se trouve à être le dernier exploitant d'une ligne en particulier il est fort possible qu'elle soit obligée d'absorber la plus grande part des frais liés à cette ligne.

Le président: J'aimerais avoir une ventilation, si c'est possible, de ces 2.2 milliards de dollars liés aux charges publiques imposées. Je voudrais savoir d'où vient ce montant.

M. LeClair: Pas aujourd'hui, parce que si c'est le tableau auquel je pense, il a été établi il y a quelques mois seulement et il se peut qu'il ne soit pas terminé. Quant à celui-ci, monsieur le président, il faudrait qu'il soit mis à jour. Nous pouvons vous l'envoyer d'ici quelques jours par l'intermédiaire du greffier.

M. Ouellet: Dans le même contexte, le CN n'a-t-il pas été encouragé à diversifier ses activités de façon à pouvoir continuer d'assurer certains services à perte? Je note le passage suivant dans ce communiqué que vous venez de faire distribuer qui traite de votre situation financière:

The other active deficients of CN in communications, real estate, oil and gas and hotels have accumulated a profit of \$26.1 million for the three month period.

The profits are about the same as last year. Since you are a Crown corporation, the government imposes upon you certain duties which go beyond the normal commercial operations of a private company. You agree with that. But it is also true that as a Crown corporation CN being asked by the government to assume these duties ends up with a much larger mandate than usual which allows it to make profits in oil, real estate, petroleum, hotels. And these more than adequate profits in

[Text]

l'huile, l'immeuble, le pétrole, l'hôtellerie? Ainsi, vous réalisez des profits adéquats vous permettant d'offrir des services supplémentaires comme corporation de la Couronne. Est-ce exact?

• 1155

M. LeClair: Monsieur le président, voilà une question très compliquée. C'est peut-être le temps d'essayer de faire le point. Toutes les activités auxquelles vous faites allusion sont des acquis obtenus historiquement ou accidentellement. Par exemple, les hôtels datent du temps où nous étions propriétaires des trains de passagers. Les télécommunications tiennent du fait que, avec le CP, nous étions les premières compagnies disposant de télécommunications. Les immeubles s'expliquent par une rationalisation des terrains dont nous sommes fiduciaires. Nous essayons de maximiser, au bénéfice de la compagnie, la vente et l'exploitation de ces terrains.

Vous avez mentionné l'huile et le pétrole. Nous avons 2.6 millions d'acres de terrains sur lesquels nous détenons des droits miniers. Malheureusement, ils sont dans les «mauvaises provinces». Avec ce qui se produit actuellement dans le marché de l'huile, ce n'est pas tellement payant.

Monsieur le député, vous demandez si on nous a permis ces transactions pour compenser. La réponse est non. Cela n'a pas été voulu. Ce sont des faits historiques; on a toujours eu ces choses. Les deux gouvernements sous lesquels j'ai travaillé nous ont encouragés à ne pas diversifier. Ils nous ont indiqué qu'il fallait plutôt se retirer pour demeurer une compagnie de transport; de ne pas investir et de ne pas acheter dans les domaines connexes dont vous parlez. Par exemple, nos activités dans le domaine de l'huile sont surtout en Saskatchewan, dans l'huile lourde. Si notre mandat avait été de nous diversifier le plus rapidement possible, il y a longtemps que nous aurions été, par exemple, en Alberta ou ailleurs. La même chose s'applique à nos hôtels; nous n'en avons pas achetés.

Notre politique a été une politique de retranchement. Le mandat, tel qu'on le comprend maintenant, est de demeurer une compagnie de transport, basée sur le rail.

Le président: Monsieur St-Julien, une question supplémentaire.

M. LeClair: M. Lawless me montre une copie de notre mandat. Il se lit comme ceci, si je peux me permettre de lire en anglais:

To manage and operate a railway-based transportation system and to use its other businesses and assets to financially support its transportation system.

C'est ce que nous faisons. Mais nous n'avons pas le mandat de nous diversifier.

The Chairman: Mr. St-Julien, a short supplementary.

M. St-Julien: Oui, une très courte question, monsieur le président. Vous parlez de diversification, mais j'entends toujours parler de la dette du CN et des coupures d'emplois. Je voudrais vous demander aujourd'hui si la rumeur actuelle disant que des administrateurs du CN, au Québec et au

[Translation]

turn allow you to sustain your increased level of activity as a Crown corporation. Would you not agree with that fact?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, this is a very complicated question. Perhaps this is the appropriate time to attempt to clarify it. All the activities to which you refer are either accidental or historical acquisitions. For example, the hotels date back to the time when we owned passenger trains. Telecommunications are related to the fact that the CN and the CP were the first companies to have telecommunications. Buildings come from lands which we hold in trust. The company is trying to get the maximum benefit from the sale and development of these lands.

You mentioned oil and petroleum. We have 2.6 million acres of land on which we hold the mineral rights. Unfortunately, they are in the poor provinces. With the present oil market, they are not particularly profitable.

You ask, sir, if we were allowed these transactions as a compensation. The answer is no. They were not voluntary; they are historical fact. We have always had them. The two governments for which I have worked encouraged us not to diversify. They indicated that it would be better to withdraw and remain a transport company; they felt we should neither invest nor buy into the related areas to which you refer. For example, our oil activities are mainly in Saskatchewan, in heavy oil. If our mandate had been to diversify as quickly as possible, we would have been in Alberta or elsewhere for a long time. The same thing applies to our hotels; we did not buy anymore.

Our policy has been one of retrenching. Our mandate, as we presently understand it, is to remain a transportation company, based on railway transportation.

The Chairman: Mr. St-Julien, a supplementary question.

Mr. LeClair: Mr. Lawless is showing me a copy of our mandate. It reads as follows:

A maintenir et gérer un système de transport basé sur le rail et à utiliser ses actifs et ses entreprises au financement du réseau.

That is what we are doing, but we do not have the mandate to diversify.

Le président: Monsieur St-Julien, une courte question supplémentaire.

Mr. St-Julien: Yes, a very short question, Mr. Chairman. You referred to diversification, but I always hear you talk about CN indebtedness and job cuts. I would like to ask you if the current rumour that CN administrators in Quebec and Canada bought private trucking companies is true. According

[Texte]

Canada, ont fait l'achat de compagnies de camionnage privées, est vraie. Ils seraient actionnaires de plusieurs compagnies privées de camionnage. Pourriez-vous faire une enquête à ce sujet et faire parvenir votre rapport au président de ce Comité.

M. LeClair: Monsieur le président, j'ai fait enquêter récemment sur une chose connexe, pas nécessairement cette question précise. La question portait sur des conflits d'intérêts possibles dans la vente de CN Route. Nos enquêteurs m'ont assuré que tout était dans l'ordre. Existe-t-il des employés du CN qui possèdent des compagnies privées en contravention?

Comme vous le savez, nous avons une division interne très active qui recherche ces conflits d'intérêts. S'il y en a, ils sont rapportés directement au Bureau de direction; et on s'en occupe. Mais il faudrait faire attention. Dans la vente ou l'abandon de certaines compagnies de camionnage, on encourage nos employés à devenir propriétaires, à acquérir leurs propres camions et à continuer dans ces activités. Je ne sais pas si M. Lawless ou M. Deegan sont partis. Peut-être que M. Lawless pourrait ajouter à cette philosophie favorisant nos propres employés. S'ils sont licenciés dans le domaine des transports routiers, nous les encourageons à prendre la relève quand nous nous retirerons. Est-ce ce dont vous vouliez parler?

• 1200

M. St-Julien: Oui, c'est de cela que je parle, et également de vos employés. Y a-t-il chez vous des employés cadres qui sont actionnaires de compagnies privées?

M. LeClair: De transport?

M. St-Julien: De transport routier.

M. LeClair: Je vais laisser M. Lawless vous répondre, car je ne suis pas au courant. On a des enquêteurs permanents de ce côté-là, et si jamais ils nous confirmaient ceci, nous prendrions les mesures nécessaires. Monsieur Lawless, êtes-vous au courant de ceci?

Mr. Lawless: Mr. St-Julien, I am not aware, nor have I had anything reported to me that would suggest, that it exists. I do want to report to you, though, that we are investigating in various parts of the country where we are prepared to discontinue truck operations—and I mean operations that are intermodally connected with our railway—where employees have expressed some interest in becoming what we call "owner-operators". There are quite a few discussions and negotiations going on in that area.

The Chairman: Before we do anything else, I would ask the consent of the committee . . . I had circulated just a moment ago the steering committee report to members of the committee. Basically in a retroactive way it says what we are doing today. It could provoke some questions, because the steering committee report is not exactly the way the steering committee decided, in the sense that the first item was the invitation to the Minister. I can explain that later on to members. But where we had six members to vote, there are several items there; and especially there is the ratification of the contract, which was suspended because of prorogation. I know Mr. Benjamin has seen this—

[Traduction]

to the rumour, they are shareholders in several private trucking companies. Would you inquire into it and report to the chairman of the committee?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I recently inquired into a related matter, although it was not necessarily your specific question. It had to do with possible conflicts of interest in the sale of CN Route. Our investigators assured me that everything was in order. Do some CN employees own private companies in contravention of the regulations?

As you know, we have a very active internal division that looks into conflicts of interest. If there are any, they are reported directly to the board of directors and action is taken. But a note of caution. When we sell or abandon certain trucking companies, we encourage our employees to become owners, to buy their own trucks and to continue these activities. I do not know whether Mr. Lawless or Mr. Deegan have left. Perhaps Mr. Lawless might add a comment about this policy of encouraging our own employees. If they are licensed for road transportation, we encourage them to take over where we left off. Is that what you were referring to?

Mr. St-Julien: Yes, that is what I am referring to, and also to your employees. Are any of your managers shareholders in private companies?

Mr. LeClair: Transportation companies?

Mr. St-Julien: Road transportation.

Mr. LeClair: I will ask Mr. Lawless to answer, because I am not informed. We have permanent investigators on this issue, and if they ever confirmed such a thing, we would take the necessary steps. Mr. Lawless, are you informed on this matter?

M. Lawless: Monsieur St-Julien, je ne suis pas au courant d'une telle situation, et je n'ai jamais eu un tel rapport. Cependant, j'aimerais vous dire que nous sommes en train de faire des enquêtes dans les régions du pays où nous sommes prêts à abandonner notre transport routier—je parle du transport lié aux activités ferroviaires—où les employés s'intéressent à propriétaires exploitants. Il y a quantité de discussions et négociations dans ce domaine.

Le président: Avant de passer à autre chose, je demande le consentement du Comité . . . je viens de distribuer le rapport du Comité directeur aux membres du Comité. En général, le rapport fait état de ce que nous faisons aujourd'hui. Il est possible que ce rapport soulève des questions, car il n'est pas rédigé exactement de la façon proposée par le Comité directeur, car le premier point était l'invitation au ministre. Je peux donner des précisions aux députés plus tard. Il y a plusieurs points quant à la question de la présence de six membres pour voter; il y a la ratification du contrat, qui a été suspendue à cause de la prorogation. Je sais que M. Benjamin a vu . . .

[Text]

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to move that the first report of our subcommittee, which I hope you will dispense with reading, be approved.

Motion agreed to (See *Minutes of Proceedings*)

M. Ouellet: J'ai une question supplémentaire à la question de M. St-Julien pour le D^r LeClair.

Vous dites qu'il y a eu une enquête interne au sujet de possibles conflits d'intérêts dans la vente de CN Route. Qui l'a faite? Votre service de sécurité, vos constables?

M. LeClair: Elle a été faite par le service de vérification interne et par notre service de police. Evidemment, on ne voulait pas être vulnérables de ce côté; on avait entendu des rumeurs qui se sont avérées non fondées.

M. Ouellet: M. St-Julien a soulevé des points très importants. N'aurait-il pas été plus sage de la part du CN de demander à la Gendarmerie royale de faire enquête au lieu de s'en remettre à ses policiers internes, et de le faire à distance au lieu d'impliquer des gens qui se côtoient fréquemment? D'habitude, c'est la Gendarmerie royale qui fait ces enquêtes. Je me demande dans quelle mesure votre enquête est vraiment sérieuse et s'il n'aurait pas été plus sage de la faire faire par la Gendarmerie.

M. LeClair: Monsieur le président, premièrement, notre corps policier et nos vérificateurs internes ont une structure complètement indépendante de chez nous; ce sont des professionnels et ils sont reconnus comme tels. Deuxièmement, si l'on s'adressait à la Gendarmerie royale pour chaque rumeur qu'on entend, nous pourrions employer la Gendarmerie royale au complet, et cela 24 heures par jour, 365 jours par année. Quand ces rumeurs s'avèrent le moins fondées, nous faisons appel, pas nécessairement à la Gendarmerie royale, mais aux autres corps policiers comme la Sûreté du Québec. Soyez certains que de ce côté-là, nous ne sommes pas vulnérables.

• 1205

Mr. Blaikie: I would like to ask a few questions with respect to contracting out, as it pertains to Moncton and also to Pointe St. Charles. I thought it would be useful to sort out some of this business with respect to contracting out, because it is often talked about in general without making distinctions between the car side, the motive power side, VIA work, and work that might come from American railways, etc. So I have a few questions to ask, simply to get some facts on the record with respect to that. You have answered some of them already. At this time there are no contracts between CN and other railways. The hope is there might be some contracts like that for the Pointe in the future, but at this point there are not any.

Dr. LeClair: Excluding VIA.

Mr. Blaikie: That is excluding VIA. Exactly. That is why I say other railways. I do not consider VIA a railway.

[Translation]

M. Ouellet: Monsieur le président, je propose que le premier rapport de notre Sous-comité soit approuvé, et j'espère que vous allez vous passer de le lire.

La motion est adoptée (voir les *Procès-verbaux*)

Mr. Ouellet: I have a supplementary question to Mr. St-Julien's question for Dr. LeClair.

You state that there has been an internal investigation into possible conflicts of interest in the sale of CN Route. Who investigated, your security service, your constables?

Mr. LeClair: It was carried out by internal audit and by our police service. Clearly we do not want to be vulnerable; we had heard rumours that turned out to be groundless.

Mr. Ouellet: Mr. St-Julien raised some important points. Would it not have been better for CN to ask the RCMP to carry out an investigation instead of turning it over to your internal police and to do so at arm's length rather than involving people who rub shoulders frequently? Normally, the RCMP carries out these investigations. I am wondering how serious your inquiry really is and if it would not have been better to have it done by the RCMP.

Mr. LeClair: First of all, Mr. Chairman, our police and internal auditors are completely independent. They are professionals and recognized as such. Secondly, if we went to the RCMP for every rumour, we could employ the RCMP full-time, 24 hours a day, 365 days a year. If these rumours prove to have the slightest basis, we turn, not necessarily to the RCMP, but to other police forces, such as the *Sûreté du Québec*. You can be sure that we are not vulnerable in this area.

M. Blaikie: J'aimerais poser quelques questions au sujet de la sous-traitance à Moncton et Pointe St-Charles. Je pense qu'il est utile d'apporter quelques précisions à ce propos, parce que souvent, on parle de la sous-traitance de façon générale sans faire la distinction entre les travaux afférents aux wagons, aux locomotives, à VIA et à d'autres services du côté des chemins de fer américains, notamment. J'ai donc quelques questions à vous poser dans le but d'obtenir certains renseignements qui seront consignés au compte rendu. Vous avez déjà donné la réponse à certaines d'entre elles. À l'heure actuelle, il n'y a pas de contrat entre le CN et d'autres sociétés de chemins de fer. On espère que des contrats de ce genre seront consentis à Pointe St-Charles, mais pour le moment, il n'y en a pas.

M. LeClair: Sauf pour VIA.

M. Blaikie: Cela exclut VIA. Exactement. C'est pourquoi j'ai dit d'autres sociétés de chemins de fer. Pour moi, cela ne comprend pas VIA.

[Texte]

Dr. LeClair: Mr. Chairman, do you want us to comment right now?

Mr. Blaikie: I mean, this is simple. That is the case, right?

The Chairman: It is sort of trying to summarize what I thought I had heard also.

Mr. Blaikie: Okay. So there are no contracts with other railways, with the exception of VIA. Could you tell us briefly what work exists now that is being done by CN for VIA?

Mr. Lawless: We are doing whatever locomotive repair work that VIA requires us to do in the back shops. I cannot give you the details. We have, as a matter of fact, just received some new work from them recently.

Mr. Blaikie: On the motive power side?

Mr. Lawless: On the motive power side, yes.

Mr. Blaikie: And that is happening where?

Mr. Lawless: At the Pointe.

Mr. Blaikie: Only at the Pointe at this time?

Mr. Lawless: There may be some other at Transcona, but all I am aware of at the moment is at the Pointe. I can get that confirmed for you, if you like.

Mr. Blaikie: I am just trying to lay out the situation. People talk about contracting out, and they are just talking about it in general. It is useful to have some of the facts on the record, as far as I am concerned.

On the car side, on the coach side, what work is being done for VIA by CN?

Mr. Lawless: Very little work is being done for VIA on the car side. They are doing a lot of their own now.

Mr. Blaikie: Even on the older—

Mr. Lawless: On the older equipment there is some work. Do you want to know specifically what work is being done?

Mr. Blaikie: I would not mind knowing at some point. I do not want to take up the time of the committee getting that detail, but if that could be provided at some point that would be terrific.

Mr. Lawless: We could provide it.

Mr. Blaikie: But that is going on in Montreal?

Mr. Lawless: There is some work going on, yes.

Mr. Blaikie: On the older passenger equipment?

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Blaikie: The interesting thing, from my point of view, when you are talking about doing contract work for American railways, is the trend . . . You mean that mostly on the motive power side, do you; you are not talking about repairing freight . . . ?

Mr. Lawless: No. I would mean it wherever we can get it, and whatever we can get. I think the main market seems to be for motive power. And what I wanted to remind you about,

[Traduction]

M. LeClair: Monsieur le président, voulez-vous que nous répondions dès maintenant?

M. Blaikie: Ce que je vous demande est simple. La situation n'est-elle pas comme je viens de la décrire?

Le président: Je pense que cela résume assez bien l'information que j'ai eue moi-même.

M. Blaikie: Très bien. Il n'y a donc pas de contrat avec d'autres chemins de fer, sauf VIA. Pourriez-vous nous décrire brièvement le genre de travail qu'effectue le CN pour VIA?

M. Lawless: Nous réparons les locomotives que nous demande de réparer VIA rail dans les ateliers. Je ne peux pas vous donner de détails. En fait, nous venons tout juste de recevoir une autre commande.

M. Blaikie: Pour les locomotives?

M. Lawless: Pour les locomotives, oui.

M. Blaikie: Et où les travaux seront-ils faits?

M. Lawless: À Pointe St-Charles.

M. Blaikie: Seulement là pour le moment?

M. Lawless: Il y aura peut-être certains travaux qui seront faits à Transcona, mais pour le moment, tout ce que je sais, c'est que les travaux s'effectuent à Pointe St-Charles. Je peux toujours vérifier si vous voulez.

M. Blaikie: J'essaie simplement d'éclaircir la situation. Les gens parlent de sous-traitance mais seulement en généralités. À mon avis, il est bon d'avoir des faits et qu'ils soient consignés au compte rendu.

En ce qui concerne les wagons, que fait le CN pour VIA?

M. Lawless: Du côté des wagons, il se fait très peu de travail pour VIA. VIA s'occupe de ses propres wagons.

M. Blaikie: Même des plus vieux . . .

M. Lawless: Il y a du travail qui se fait sur l'équipement le plus vieux. Voulez-vous savoir exactement en quoi il consiste?

M. Blaikie: Cela pourrait m'intéresser à un certain moment, mais je ne veux pas prendre le temps du Comité pour entrer dans les détails. Si vous pouviez me fournir cette information plus tard, ça ferait bien mon affaire.

M. Lawless: Nous pouvons vous fournir l'information.

M. Blaikie: Mais ce travail se fait à Montréal?

M. Lawless: Il y a une partie du travail qui se fait là, oui.

M. Blaikie: C'est-à-dire sur les vieux wagons de voyageurs?

M. Lawless: Oui.

M. Blaikie: Ce que je trouve intéressant, c'est que, lorsque vous parlez de sous-traitance pour les chemins de fer américains, la tendance . . . Il est surtout question de locomotives, n'est-ce pas; pas de wagons . . . ?

M. Lawless: Non. Nous chercherions n'importe quoi n'importe où. Le gros du marché est du côté des locomotives. Et je voulais vous rappeler que, même si nous n'avons pas de

[Text]

even though we do not have a contract now, we have rebuilt some 20 locomotives for Southern Pacific in the past, not too long ago. We are hoping that the experience and the reputation we have developed there will allow us to get some more.

Mr. Blaikie: The trend on the car side has been the other way. It has not been contracting out; it has been renting cars from the States, using them, and then having them maintained or overhauled, or whatever is done in the States. So having CN do work for American railways would be a kind of reversal of that trend, would it not?

Mr. Lawless: I think that is a bit of an overstatement in the sense that you have to look at the U.S. railroad industry to see what is happening. There is a substantial number of freight cars that have become available in the United States. Some of those we are taking on a lease basis. Some of them are on our lease purchase basis. Some that we receive on a lease basis have maintenance contracts still attached to them. So they are all different and I would not say that trend is entirely there on the basis that we are getting a lot of equipment that is being maintained in the U.S.

• 1210

Mr. Blaikie: I just think that there is at least the appearance of an irony in this in the sense that because of overcapacity CN is trying to do contract work for American railways when one of the reasons, at least on the car side, why there is overcapacity is because we have been renting rolling stock from American railways. It may not just be an irony; it may be a contradiction.

On the contracting-out that is involved in the arrangement CN would like to strike with Canadian General Electric in Moncton, if Canadian General Electric were to establish the manufacturing plant in Moncton and they were to sell locomotives to CN, presumably one of their main customers—and one of the reasons, by your own admission, why you would like to have CGE making locomotives in Canada is so you would not be dependent on one supplier, so there would be competition between CGE and General Motors—what guarantee is there that at some time in the future a condition of sale of locomotives to CN would not be that CGE would be permitted to do the work on the units it sells to you?

Mr. Lawless: I think that is entirely a possibility for the future for any of the locomotive manufacturers where they would offer maintenance contracts that go with the purchase. It is almost a locomotive-by-the-hour concept. That is potentially there for the future both within Canada and the United States.

Mr. Blaikie: So you are saying that this is potentially there not only with respect to CGE but also with respect to GM?

Mr. Lawless: I am really telling you, Mr. Blaikie, that concept is now being looked at, and I guess it is under way in some of the situations in the U.S. I think it is potentially there for the future in Canada. We have to look at that of course.

[Translation]

contrat maintenant, nous avons quand même reconstruit, il n'y a pas tellement longtemps, quelque 20 locomotives pour *Southern Pacific*. Nous espérons que l'expérience et la réputation que nous avons acquise nous permettra d'obtenir d'autres contrats.

M. Blaikie: Pour les wagons, la tendance n'est pas à la sous-traitance. On loue des wagons des États-Unis, on les utilise et on fait faire l'entretien ou les révisions aux États-Unis. Si le CN fait du travail pour les chemins de fer américains, ce serait un peu à l'opposé de cette tendance, n'est-ce pas?

M. Lawless: Votre description de la situation est légèrement exagérée, en ce sens qu'il faut regarder du côté de l'industrie ferroviaire américaine pour voir ce qui se passe. Il y a un nombre appréciable de wagons de marchandises qui sont devenus disponibles aux États-Unis. Nous en louons un certain nombre. Nous en louons certains sur une base de location-achat. D'autres que nous louons sont assortis de contrats d'entretien. Il y a donc différentes formules et je n'irai pas jusqu'à dire que la tendance est telle que vous l'avez décrite, parce que nous avons beaucoup de matériel dont l'entretien est fait aux États-Unis.

M. Blaikie: La situation est ironique, du moins en apparence, en ce sens que, à cause d'une surcapacité, le CN cherche à obtenir des marchés de sous-traitance des chemins de fer américains alors que cette surcapacité, du moins en ce qui concerne les wagons, est imputable justement au fait que nous louons du matériel roulant des chemins de fer américains. Si ce n'est pas ironique, c'est à tout le moins contradictoire.

A propos de l'accord de sous-traitance que le CN aimerait conclure avec la *Canadian General Electric* à Moncton: si la *Canadian General Electric* construisait une usine de fabrication à Moncton et vendait ses locomotives au CN, qui constituerait probablement son principal client—et vous avez dit vous-même que vous aimeriez que la CGE construise des locomotives au Canada notamment pour que vous ne soyez pas tributaire d'un seul fournisseur; pour que CGE et General Motors se fassent la concurrence—qui vous dit qu'à l'avenir la CGE ne décidera pas de vendre ses locomotives au CN qu'à la condition d'en obtenir des contrats d'entretien?

M. Lawless: Je pense qu'il est fort probable qu'à l'avenir tout constructeur de locomotives vendra son matériel assorti d'un contrat d'entretien. C'est comme si on louait la locomotive à l'heure. C'est une possibilité aussi bien pour le Canada que pour les États-Unis.

M. Blaikie: Et vous dites que cela est possible aussi bien pour la CGE que pour GM?

M. Lawless: Tout ce que je dis, monsieur Blaikie, c'est que nous sommes en train d'examiner la question et que cette idée est déjà en marche à certains endroits aux États-Unis. C'est donc quelque chose qui peut se produire au Canada. Nous devons évidemment examiner cela de plus près.

[Texte]

Mr. Blaikie: So some of the worries some of the crafts have about future possibilities for contracting out, not only in Moncton as a result of any deal struck with CGE but in the future, period, are well grounded?

Mr. Lawless: Locomotives have to be repaired whether they are repaired by Canadian National or somebody else.

Mr. Blaikie: Again on the Moncton deal, what does CN stand to gain—that is, in terms of what it does not have to pay out in the form of retirement packages, etc.—if the whole thing falls through and you just end up walking away from Moncton? What is the difference in terms of the costs to CN between a successful completion of the deal with CGE and an unsuccessful completion that leads simply to walking away from Moncton?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, we are getting close to the question this morning about competitive advantage. I think we need your help on this one.

The Chairman: Would you perhaps rephrase it.

Mr. Blaikie: The point is that we need to know in a major negotiation like this what each party to an important part of the negotiation—and certainly CN is one of them—stands to gain or lose. CN started out claiming that it had to shut down its Moncton operation in order to be competitive, but what they wanted to do was to sell the shop to CGE. I wonder what the difference financially to CN is. What is the deal going to cost CN?

The Chairman: I understand the question, Mr. Blaikie. I guess we do get close here in the sense of what the evidence said earlier, and Dr. LeClair said earlier that this is still in the sensitive area of some discussion between the parties. If it is his considered opinion that this could adversely affect those discussions, then I do not think we should press it.

• 1215

Mr. Blaikie: I will not press it. I asked the question and I want an answer.

The Chairman: I think it is an interesting question, and perhaps after the dust finally falls—

Mr. Blaikie: It may be too late, then.

The Chairman: —when we finally know what happens, obviously it may be too late to solve the issue, but it certainly would not adversely affect the issue, if I understand the implications from the question and from what Dr. LeClair mentioned. So I appreciate your co-operation on that.

Mr. Blaikie: Could I ask another question about contracting out? I guess it is more of a claim than a question, which I would like our witnesses to respond to.

You will know that for I do not know how many years I have been asking you this question about when the modernization of the diesel shop in Transcona was going to take place;

[Traduction]

M. Blaikie: Les inquiétudes exprimées par certains corps de métier au sujet des perspectives de sous-traitance, non seulement à Moncton par suite du marché conclu avec CGE, mais ailleurs, sont donc bien fondées?

M. Lawless: Les locomotives doivent être réparées, que les travaux soient effectués par le Canadien National ou quelqu'un d'autre.

M. Blaikie: Toujours à propos du marché de Moncton, si les négociations n'aboutissaient pas et si le projet tombait, qu'est-ce que cela rapporterait au CN en termes de sommes qu'il n'aurait pas à payer au titre des fonds de retraite, notamment? Quelle différence cela fera-t-il sur le plan des coûts pour le CN que le marché soit conclu avec la CGE ou que le projet ne se réalise pas?

M. LeClair: Monsieur le président, la question ressemble un peu à celle de ce matin au sujet de l'avantage sur le plan de la concurrence. Je pense que nous avons besoin de votre aide ici.

Le président: Vous pourriez peut-être reformuler votre question.

M. Blaikie: Dans une négociation aussi importante que celle-ci, nous devons savoir ce que chaque partie au marché envisagé—et le CN en est une—a à gagner ou à perdre. Le CN a commencé par dire qu'il devait fermer ses portes à Moncton pour être concurrentiel, mais ce qu'il voulait, en fait, c'était vendre les installations à la CGE. J'aimerais savoir ce que cela fait comme différence, financièrement, pour le CN. Combien ce marché va-t-il coûté au CN?

Le président: Je comprends la question, monsieur Blaikie. J'ai l'impression qu'elle rejoint le témoignage qui a été donné plus tôt dans la journée, quand M. LeClair a déclaré qu'il s'agissait d'un point délicat qui n'était pas tout à fait réglé entre les parties. Si, après réflexion, il estime que cela pourrait nuire à ces discussions, je crois bien alors que nous ne devrions pas insister.

M. Blaikie: Je n'avais pas insisté. J'ai posé la question et je veux une réponse.

Le président: Je trouve la question fort intéressante, et une fois que le calme sera rétabli . . .

M. Blaikie: Il sera peut-être trop tard à ce moment-là.

Le président: . . . lorsque nous saurons finalement ce qui s'est passé, il sera peut-être trop tard, évidemment, mais cela ne peut nuire à l'affaire, si j'ai bien saisi les implications de cette question et des propos tenus par M. LeClair. Je vous sais donc gré de votre collaboration à cet égard.

M. Blaikie: Puis-je vous poser une autre question au sujet de l'impartition? C'est peut-être davantage une revendication plutôt qu'une question, mais j'aimerais que nos témoins y répondent.

Vous savez que, depuis je ne sais combien d'années, je vous ai posé cette question au sujet de la modernisation de l'atelier diesel à Transcona; à quel moment cela se fera-t-il? C'était

[Text]

when that expenditure was going to take place. I think at one point it was in 1985, and then it went to 1987. I do not know where it is now. I would like to know.

But I just want to make this point. I think if CN had been able to go ahead and make that investment, if right now you were sitting in a position where the modernization of that shop was completed, or halfway completed, or begun to a degree such that it was obvious to all concerned that CN intended in the future, because it was making this investment, to do its own repair work on the motive power side, in this case, you would be in a much better position assuring those who are nervous about the Moncton deal that you have no intention of going the contracting-out route in the future. If you were in the process of making an investment in the one shop that is left, that you say you want to do your work in, if you were demonstrating that by going ahead with that modernization, would you not think you would be in a better position to assure workers across the system that this indeed was your intent—to do your own work in the future—because you had already made that investment?

Mr. Lawless: I think if you look at the hypothesis you are putting forth, to assure people... that they would be more comfortable by seeing bricks and mortar and something different from what is there now, I am sure that is the case. But you know and I know that we have to look at our investments, we have to make judgments every year when and how we should change our situation, and we keep making those judgments as we go along.

Mr. Blaikie: Well, where is it?

Mr. Lawless: Our judgment has been till now, and continues to be, that there will be an appropriate time when and whether we will either build or increase our motive power shop in Transcona, which is the one you are referring to. That judgment is still open.

Mr. Blaikie: Where is the judgment now? At one point there was always a year attached to it. I wonder what year you could attach to it now.

Mr. Lawless: I guess if we had an unlimited supply of money I would be able to tell you we would build it... whenever. But we have to keep looking at our financial situation, and our requirements, and we are satisfied at the moment that we will not be making the investment in 1987. We will review that again next year to see when indeed we will make the investment in additional capacity and a new shop in Transcona.

Mr. Blaikie: The point I was making—and I think Mr. Lawless agreed with me—is it is far too late to demonstrate what I said could have been demonstrated for the Moncton negotiations. But I was simply making the claim that if that had gone ahead you would be in a much better position than you are by talking to people about that.

Mr. Lawless: I think I agreed with you that if there were a motive power diesel shop there now, employees would probably feel more secure about the future than you are suggesting they do at the moment.

[Translation]

censé se faire en 1985, puis on l'a reporté à 1987. J'ignore à quel point nous en sommes, mais j'aimerais bien le savoir.

Mais auparavant, permettez-moi cette remarque. Si le CN avait pu faire cet investissement, si la modernisation de cet atelier était terminée, à demi-terminée, ou à un point tel qu'il serait évident pour tous les intéressés que le CN entendait à l'avenir, s'occuper lui-même des réparations du matériel de traction, vous seriez alors en bien meilleure posture de rassurer ceux qui s'inquiètent du marché de Moncton quant à vos intentions de n'impartir aucune route à l'avenir. Si vous étiez en train d'investir dans le seul atelier qui reste, si vous affirmez que c'est là que vous voulez que les travaux se fassent, si vous manifestez vos intentions en procédant à cette modernisation, ne pensez-vous pas que vous pourriez ainsi atténuer les craintes des travailleurs par tout le réseau quant à vos intentions—faire vous-mêmes ces travaux à l'avenir—étant donné que vous y avez déjà placé des fonds?

M. Lawless: Si l'on examine l'hypothèse que vous posez, celle de rassurer les gens... ils seraient rassurés de voir des matériaux de construction sur le chantier, au lieu de ce qu'ils y voient maintenant, certes, vous avez raison. Mais vous et moi savons bien qu'il faut examiner nos investissements, juger de la situation tous les ans et s'adapter aux circonstances, ce que nous faisons sans cesse.

M. Blaikie: Alors qu'avez-vous décidé?

M. Lawless: Nous estimions et nous continuons à estimer qu'à un moment donné, il sera opportun d'aménager ou d'agrandir notre atelier de traction de Transcona, celui auquel vous faites allusion. Cette question reste à trancher.

M. Blaikie: Où en êtes-vous en ce moment? On avait jadis fixé la date de ces travaux. Je me demande en quelle année on va les exécuter.

M. Lawless: Si nous disposions d'une source illimitée de fonds, je serai peut-être en mesure de vous fixer la date de ces travaux. Mais il faut voir quel est notre bilan financier, quels sont nos besoins, et pour le moment, nous sommes persuadés que cet investissement ne pourra se faire en 1987. Nous reviendrons sur cette décision l'an prochain afin de voir s'il nous est possible d'accroître notre capacité et d'aménager un nouvel atelier à Transcona.

M. Blaikie: Le point que je veux faire ressortir—et M. Lawless partage mon avis je crois—c'est qu'il est beaucoup trop tard pour manifester ce que l'on aurait pu manifester au cours des négociations à Moncton. Je veux tout simplement faire observer que si vous l'aviez fait, vous seriez en bien meilleure posture lorsque vous parlez à vos gens.

M. Lawless: Je pense vous avoir dit être d'accord que s'il y avait en ce moment un atelier de traction diesel à cet endroit, les employés se sentiraient beaucoup plus sûrs de leur avenir qu'en ce moment, comme vous le laissez entendre.

[Texte]

• 1220

Mr. Cochrane: Just as a point of clarification from this morning's discussion. Mr. Benjamin asked a question about rumours in Moncton and 285 people and so on, and I believe you indicated that there was no announcement of that nature, but you could not guarantee that there would not be some announcement in the future.

I am led to believe this has already been misconstrued and some people have sent a message back to Atlantic Canada that you are indicating here that there are a number of other lay-offs coming. Would you like to take advantage of this opportunity, just in case it has been misconstrued, to settle that particular problem?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I cannot vary. The question, as I understood it, was: Is there a possibility that there may be future lay-offs? I cannot unfortunately vary that because that happens to be the truth. The answer to that particular question, is there a possibility that there might be some lay-offs in the future? The answer has to be yes.

Mr. Cochrane: And presumably there could be some in Winnipeg and Montreal, anywhere in the system at any time.

Dr. LeClair: Of course. Of course. But the question referred to Moncton.

Mr. Cochrane: But you are not saying specifically—

The Chairman: I did not appreciate, Mr. Cochrane, your concern. But you are not asking anything specific as today, but you got into this area of . . . Anything is possible, and obviously if certain things do not work out the news is not going to be as good as if it worked out well.

Dr. LeClair: If anybody asked me that question about almost any other region in the country the answer would still be the same.

The Chairman: That is right.

Mr. Cochrane: But you are not saying specifically today that there will be x number of lay-offs in Moncton.

Dr. LeClair: No.

The Chairman: That is as I understood what he said earlier.

Mr. Cochrane: I understood that too, but I just wanted to check.

The Chairman: That is what I understood.

Mr. Cochrane: Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have the floor.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have some other items I would like to raise with these gentlemen. I presume my colleague, Mr. Blaikie, raised the one about the CN pension.

Mr. Blaikie: I did not get to it.

[Traduction]

M. Cochrane: J'aimerais une précision au sujet de la discussion de ce matin. M. Benjamin a posé une question quant aux rumeurs qui circulent à Moncton au sujet du sort de 285 employés, et vous avez laissé entendre, je crois, qu'il n'y aurait aucune déclaration de ce genre, mais que vous ne pouviez garantir qu'une telle déclaration n'aurait pas lieu à l'avenir.

Cela me porte à croire que la chose a été mal comprise et que d'aucuns auraient soutenu qu'il y aurait un certain nombre de mises à pied additionnelles dans les provinces de l'Atlantique. Ne pourriez-vous pas tirer profit de cette occasion pour dissiper ce malentendu et régler ce problème?

M. LeClair: Monsieur le président, je ne peux m'exprimer autrement. Si j'ai bien compris, vous vous demandez s'il est possible qu'il y ait d'autres mises à pied? Malheureusement, je ne peux rien changer à ma déclaration, car c'est la pure vérité. En réponse à votre question, est-il possible qu'il y ait d'autres mises à pied à l'avenir? La réponse, c'est oui.

M. Cochrane: Et j' imagine qu'elles pourraient survenir à n'importe quel moment à Winnipeg, à Montréal ou ailleurs dans le réseau?

M. LeClair: Certes, certes. Mais la question avait trait à Moncton.

M. Cochrane: Vous n'avez pas dit précisément . . .

Le président: Je n'avais pas très bien compris vos préoccupations, monsieur Cochrane. Mais vous n'avez rien demandé de précis aujourd'hui vous avez abordé ce domaine de . . . Tout est possible, et de toute évidence, si certaines choses ne marchent pas, les nouvelles ne seront pas aussi bonnes qu'on pourrait l'escompter autrement.

M. LeClair: Si quelqu'un me posait cette question à propos de presque n'importe quelle autre région du pays, ma réponse serait toujours la même.

Le président: Bien.

M. Cochrane: Mais vous n'affirmez pas précisément aujourd'hui qu'il y aura un nombre défini de mises à pied à Moncton?

M. LeClair: Non.

Le président: C'est ainsi que j'ai compris votre réponse antérieure.

M. Cochrane: Moi aussi, mais je voulais simplement le confirmer.

Le président: C'est ce que j'ai compris.

M. Cochrane: Merci.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a d'autres questions que j'aimerais soulever auprès de ces messieurs. Je suppose que mon collègue, M. Blaikie, a soulevé la question au sujet des pensions du CN.

M. Blaikie: Je n'en ai pas eu le temps.

[Text]

An hon. member: Mr. Gray did it.

The Chairman: You were back getting a cup of coffee and it was all done; it is all settled.

Mr. Benjamin: No, I was not. I was over in a caucus meeting.

The Chairman: Sorry. Anyway it was raised. The answer is there and it is very clear. It may not be a satisfactory one, but it is clear and the CN has made a decision. It is going before the board December 1 and that will be transmitted to the Minister.

Mr. Benjamin: All right. Mr. Chairman, Dr. LeClair, last June I asked you if you would take a personal interest in the pension case of one of your pensioners, one Mr. McCrossan, and you told me you would be glad to, as I recall.

Through the clerk, I got a response to my question from Mr. Pye, Vice-President and Secretary of the company, but I still do not know if you yourself took a personal interest in the matter and looked into it, because I put it to you that essentially Mr. McCrossan is nothing more than a victim of bureaucratic nitpicking. As a very young man he listened to a supervisor who told him he would have to resign from the company if he wanted to go into another trade with the company.

The damned fool signed a resignation and, as a result, when he came back to work for the company after the war he lost three years' time available for his pension time for his three years of service overseas. I am asking you, sir, to not only look into it, but if necessary to ask the Board of the CN Pension Plan to pass a special motion, make a special exception for this man who has been the victim of a heart attack and had to take retirement at an age before 65, so he badly needs it. It will not amount to very much money, but it will help. Three more years of pensionable service would be meaningful to him, and so I ask you if you would please try to do that, just so I do not have to pester your successor every year for the next 20 years that I plan on being here.

An hon. member: God forbid.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, as the hon. member knows, that is one of the advantages of being CO of CN. We get these letters on pensions many, many times a week and it has been our position, usually on humanitarian grounds, if it is not against the rules and regulations or the by-laws of our pension board and what have you, that by and large we will accede to this.

In terms of passing a special resolution or a special motion if it is against the rules, that as you know can be done, but that is much more difficult. So, Mr. Benjamin, I will undertake to take another look at it once again, and then to write to you personally as soon as we can on the outcome of this.

[Translation]

Une voix: M. Gray l'a fait.

Le président: Vous étiez sorti chercher un café et pendant ce temps-là, tout a été réglé.

M. Benjamin: Non, j'assistais à une réunion de mon caucus.

Le président: Pardon. De toute façon, on a soulevé la question, on y a répondu de façon très nette. La réponse n'est peut-être pas satisfaisante, mais elle est nette et le CN a pris une décision à ce sujet. Cette décision sera transmise au Conseil le premier décembre et ensuite au ministre.

M. Benjamin: Bon. Monsieur le président, monsieur LeClair, je vous ai demandé en juin dernier si vous vous intéresseriez personnellement au cas de l'un de vos pensionnés, nommé McCrossan, et vous m'avez dit que vous le feriez, si j'ai bonne mémoire.

Par l'entremise du greffier, j'ai reçu une réponse à ma question de la part du vice-président et secrétaire de la société, M. Pye, mais j'ignore toujours si vous vous êtes intéressé personnellement à ce cas, car je vous soutiendrai que M. McCrossan n'est ni plus ni moins que la victime de tracasseries bureaucratiques. Lorsqu'il était jeune, il a écouté un surveillant qui lui a dit qu'il devait donner sa démission, s'il voulait se lancer dans un autre métier au sein de la société.

Ce fichu crétin a signé une formule de démission, résultat, lorsqu'il est revenu travailler pour la société après la guerre, il a perdu trois années des services donnant droit à pension, soit le temps qu'il avait passé outre mer. Je vous demande non seulement d'examiner son cas, mais le cas échéant, de prier la Commission des pensions du CN d'adopter une motion spéciale, pour exonérer cette personne qui, victime d'une crise cardiaque, a dû prendre sa retraite avant l'âge de 65 ans, alors qu'il a énormément besoin d'argent. Non pas que le montant serait considérable, mais il lui serait de quelque utilité. Cela signifie beaucoup pour lui, trois années de pension; je vous demande donc de me rendre ce petit service, de sorte que je n'aurai pas besoin d'ennuyer votre successeur tous les ans au cours des 20 prochaines années que je compte passer ici.

Une voix: Que Dieu nous en préserve.

M. LeClair: Monsieur le président, comme le député le sait, c'est là le désavantage d'être chargé des réclamations au CN. Toutes les semaines, on reçoit de nombreuses lettres au sujet des pensions, et notre position, fondée d'ordinaire sur des motifs humanitaires, est d'accéder en général à ces requêtes, pourvu que cela ne constitue pas une entorse aux règlements ou aux directives de la Commission des pensions.

Pour ce qui est d'adopter une résolution ou une motion spéciale, si c'est contre le règlement, cela peut se faire, comme vous le savez, mais c'est beaucoup plus difficile. Je m'engage donc, monsieur Benjamin, à remettre le cas à l'étude et à vous écrire personnellement, dès que je saurai quelle décision on a prise à ce sujet.

[Texte]

• 1225

Mr. Benjamin: I hope you will keep this in mind. As you and I know, from our railroad experience, there is always enough rubber in the rule that you can find a way.

Dr. LeClair: I can say to you, if there is a way in this particular instance we will find it.

Mr. Benjamin: You put your best legal genius to work on it.

The Chairman: You have made a very interesting plea, as you usually do.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have raised this matter before and would like to know what if any progress has been made. To refresh your memory, Mr. Chairman—I am sure the witnesses do not need their memory refreshed—what has come of efforts by CN, efforts by the government, probably External Affairs and possibly the Ministry of Transport, to get something in excess of \$1 million released by the U.S. government? These are frozen funds that they say are Cuban assets, but are actually assets of the Canadian National Railways. Cuba deposited their last payment of \$400,000 on those ships they bought—I think in Chase Manhattan Bank. A little while later the U.S. government froze those funds. Those were funds for Canadian National. They are really a CN asset, not Cuba's.

What progress, if any, is being made? Is there anything that this committee could do to be of assistance? We would be glad to talk to Mr. Clark and anyone else, or we could, as a committee, address a letter to appropriate officials in the U.S. administration. What is cooking on it?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, a quick answer: no progress. We would very much welcome your intervention at any level you can think of to help us on this one, because now, after so many years, we are completely powerless.

Mr. Benjamin: So much for your friendly neighbours whom we are trying to get a free trade agreement with.

The Chairman: Do you have a question, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes. The other matter I wanted to raise, sir, is regarding your corporate plan under investments, and we will look at Canadian Rail.

Dr. LeClair: Could you tell us at what page, it would help us.

Mr. Benjamin: I have summary capital investments for 1985-86 on page 13, and I presume there is a table of projected investments beyond 1986. I was just looking for it. Yes, it is on page 11, Budget Outlook, Application of Funds: Capital Expenditures. They vary from \$542 million for 1986 up to \$994 million for 1990, but I do not think we need to go that far.

Now, on the page 13 table, your capital expenditures for 1985, Canadian Rail, \$623 million. How much of that was

[Traduction]

M. Benjamin: J'espère que vous ne l'oublierez pas. Comme vous et moi le savons, vu notre expérience des chemins de fer, le règlement est tellement élastique qu'il y a toujours moyen de faire quelque chose.

M. LeClair: Dans ce cas-ci, si ce moyen existe, nous allons le trouver, je vous le promets.

M. Benjamin: Confier cela à votre meilleur expert juridique.

Le président: Votre plaidoyer s'est révélé fort intéressant, comme toujours.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai soulevé une question auparavant et je voudrais savoir si quelque chose a été fait depuis. Je vous le rappelle, monsieur le président—mais il est inutile, j'en suis sûr, de la rappeler aux témoins—à quoi ont abouti les efforts déployés par le CN, par le gouvernement, probablement par les Affaires extérieures et peut-être par le ministère des Transports, afin de récupérer une somme de plus de 1 million de dollars débloquée par le gouvernement des États-Unis? Il s'agit de fonds gelés que l'on dit être d'origine cubaine, mais qui sont en fait des avoirs du CN. Cuba a déposé son dernier versement de 400,000\$ pour les navires qu'elle avait achetés—en passant par la Banque *Chase Manhattan*. Un peu plus tard, les Américains ont gelé ces fonds. Ils étaient destinés au CN. Il s'agit effectivement d'avoirs du CN, non pas de Cuba.

Quel progrès, le cas échéant, a-t-on réalisé? Que pourrait faire le Comité pour se rendre utile, en cette circonstance? Nous serions disposés à en parler avec M. Clark ou quelqu'un d'autre, ou bien nous pourrions, en tant que Comité, envoyer une lettre aux fonctionnaires pertinents du gouvernement des États-Unis. Que s'est-il passé?

M. LeClair: Monsieur le président, en un mot, rien. Nous vous saurions gré de votre intervention à n'importe quel niveau, si vous croyez pouvoir nous être utile, car en ce moment, après bien des années, nous sommes entièrement impuissants.

M. Benjamin: Et voilà nos voisins amicaux avec qui nous voulons libéraliser nos échanges.

Le président: Vous avez une question à poser, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui. L'autre question que je voulais poser a trait au plan de la société concernant ses placements, puis nous examinerons les chemins de fer canadiens.

M. LeClair: Pourriez-vous nous indiquer la page, cela nous aiderait.

M. Benjamin: Il s'agit du sommaire des placements en immobilisations pour 1985-1986, à la page 13, et j'imagine qu'il y a un tableau de placements prévu au-delà de 1986. Je viens de le voir. Bon, c'est à la page 11, perspectives budgétaires, application des fonds: dépenses en immobilisations. Elles vont de 542 millions de dollars en 1986 à 994 millions de dollars en 1990, mais il me semble inutile d'aller aussi loin.

Dans le tableau à la page 13, vos dépenses en immobilisations pour 1985, Chemins de fer canadiens, 623 millions de

[Text]

funds from the federal government under the provisions of the Western Grain Transportation Act?

Mr. Y. Masse: None of it.

Mr. Benjamin: None of it?

Mr. Y. Masse: None of it.

Mr. Benjamin: So then all of your share—

Mr. Lawless: I think maybe to clarify that and make sure it is understood, our funds from the Canadian government for the movement of grain just goes into our general revenues.

Mr. Benjamin: While this was in compensation for alleged losses moving grain, was there not a commitment that, on the demise of the statutory grain rate, the funds received by the railways—some from the farmers, most of it from the federal treasury—would go into a massive investment for double tracking tunnels, etc.? I assume that you have earmarked some of those funds that went into general revenue of the company, which came to the federal government under the Western Grain Transportation Act, for that very capital expenditure.

Mr. Lawless: We have put out a capital expenditure program every year which, in the case that you are taking about, is our capital expansion program or rail expansion program in western Canada. If your question is how much we spent on expansion in Western Canada in that year, then we would be glad to get that information for you.

• 1230

Mr. Benjamin: What was your share of the . . . \$656 million, is it?

Mr. Lawless: Roughly half.

Mr. Benjamin: So about \$325 million or so is what CN got.

Mr. Lawless: That is what CN gets for moving grain.

Mr. Benjamin: Yes. That is what they got for moving grain under the Western Grain Transportation Act. I wonder then what your capital expenditures were for that year, 1985, and what they will be for 1986 on those capital expenditures on the western grain lines.

Mr. Lawless: What we would want to give you are our capital expenditures for capital expansion for our rail expansion in western Canada for several years because I think you are trying to tie revenue in one year to capital expenditures in another. That is not the way it works. When you put capital money into Western Canada for expansion it is there for 30 or 40 years. A lot of money has been spent early; some has been spent recently; and more will be spent in the future. But we will be glad to provide you with a little table of our capital expenditures in Western Canada for that purpose.

[Translation]

dollars. Quel pourcentage de ces fonds proviennent du gouvernement fédéral en vertu des dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

M. Y. Masse: Aucun.

M. Benjamin: Aucun?

M. Y. Masse: Aucun.

M. Benjamin: Donc, votre quote-part entière . . .

M. Lawless: Pour élucider ce point et m'assurer que c'est bien compris, je dirai que les fonds que nous obtenons du gouvernement du Canada pour le transport des céréales sont versés au compte des recettes générales.

M. Benjamin: Alors que c'était un dédommagement des pertes alléguées occasionnées par le transport des céréales, ne s'est-on pas engagé, lorsque les tarifs statutaires ont disparu, à transformer en un fonds d'investissement massif, les sommes perçues par les chemins de fer—en partie des cultivateurs, mais le plus gros en provenance du Trésor fédéral—pour aménager, entre autres, les tunnels à doubles voies? Je suppose qu'une partie de ces fonds, en provenance du gouvernement fédéral au titre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, a été versée au compte des recettes générales de la société précisément à cette fin.

M. Lawless: Nous établissons tous les ans nos programmes de dépenses en immobilisations et, dans le cas dont vous faites mention, c'est le programme d'expansion des immobilisations ou des voies ferrées dans l'Ouest du Canada. Si votre question est de savoir combien nous avons dépensé pour l'expansion dans l'Ouest du Canada cette année, je me ferai un plaisir de rechercher ce renseignement pour vous.

M. Benjamin: Quelle était votre part de . . . Il s'agissait de 656 millions, n'est-ce pas?

M. Lawless: Environ la moitié.

M. Benjamin: Le CN a donc touché environ 325 millions.

M. Lawless: C'est ce que le CN touche pour le transport du grain.

M. Benjamin: Oui. C'est ce que le CN a touché pour le transport du grain en application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. J'aimerais donc savoir quelles étaient vos dépenses d'investissement pour cette année-là, 1985, et ce quelles seront en 1986, concernant les lignes de l'Ouest par lesquelles passent le grain.

M. Lawless: Ce que nous aimerions faire c'est vous donner le chiffre de nos dépenses d'immobilisation aux fins de l'expansion ferroviaire dans l'Ouest du Canada sur plusieurs années car je pense que vous cherchez à comparer les recettes d'une année ou dépenses d'investissement d'une autre. Ce n'est pas ainsi que cela fonctionne. Lorsque vous effectuez des dépenses d'immobilisation dans l'Ouest aux fins de l'expansion ferroviaire, il s'agit là d'un programme qui s'étale sur 30 ou 40 ans. Une grande partie de cet argent a été dépensée d'emblée, une autre partie a été dépensée récemment et nous en dépenseons encore une autre partie dans le futur. Mais nous vous

[Texte]

Mr. Benjamin: On your rail line expansion—

Mr. Lawless: Yes, we will.

Mr. Benjamin: —and the other infrastructure that goes with it because we got such glowing promises from the government and whatnot at the time of the Crow rate debate about what great things it was going to do for the western grain producers and every other shipper and I am just curious as to how it is working out.

Mr. Lawless: We are sure handling the grain, Mr. Benjamin; we are not missing a step.

Mr. Benjamin: Well, you never did, except when you were short of cars.

Mr. Taylor: On a supplementary, do you have sufficient hopper cars to handle—

Mr. Lawless: For the current crop, we do. I am talking about A, 586, yes. I wish we did not really, Mr. Taylor; I wish we had more grain.

Mr. Benjamin: We have lots of it out there. But, on the matter of the cars, I have some clippings from the press of a few weeks ago on the movement to Churchill. CN I believe made a commitment to maintain something in the order of 2,500 or 2,600 cars for that movement, but you did not have that many this summer. In fact, you had to use some CP cars. Frankly, I think, because of the stated government intention and the desire of Manitoba and Saskatchewan, there are going to be even larger movements of grain and you are going to need at least 3,000 cars to handle what you are responsible for.

What are you doing about maintaining, fixing up, and enlarging that fleet?

Mr. Lawless: Our commitment is not to provide a certain number of cars; our commitment is to move up to 750,000 tonnes of grain a year to Churchill. There were 500,000 and some tonnes moved this year, and of course it is a bit more than some of the other years because of the disastrous strike we had at Thunder Bay.

Mr. Benjamin: Lock-out.

Mr. Lawless: Whatever happened, we were unable to move grain through Thunder Bay and we had to move extra grain through Churchill.

I can tell you that the government has recently advised us that they will be expecting us to upgrade up to 900 additional boxcars for that service. We are putting the program together now; we expect that to be under way in 1987.

The Chairman: Mr. Blaikie, on a supplementary.

Mr. Blaikie: On this upgrading of 900 boxcars, I wonder if you could explain whether that will be part of the boxcar rehabilitation program agreement between the federal government and the provincial government of Manitoba and

[Traduction]

fournirons volontiers un petit tableau de nos dépenses d'immobilisations à cette fin dans l'ouest du Canada.

M. Benjamin: Pour l'expansion ferroviaire . . .

M. Lawless: Oui, nous le ferons.

M. Benjamin: . . . et l'infrastructure a parenté, parce que le gouvernement nous a fait tellement de glorieuses promesses au moment du débat sur le tarif du Nid-de-corbeau, ventant toutes les belles choses qu'il ferait pour les producteurs céréaliers de l'Ouest et tous les autres usagers et je suis simplement curieux de savoir ce qu'il en résulte.

M. Lawless: Nous acheminons certainement le grain, monsieur Benjamin; nous ne manquons pas une seule mesure.

M. Benjamin: Vous ne l'avez jamais fait, sauf lorsque vous manquiez de wagons.

M. Taylor: J'ai une question supplémentaire: Possédez-vous un nombre suffisant de wagons à trémie pour transporter . . .

M. Lawless: Pour la récolte de cette année, oui. Je parle des wagons A, 586, oui. Je voudrais que ce soit insuffisant, monsieur Taylor, je souhaiterais qu'il y ait davantage de céréales.

M. Benjamin: Nous en avons beaucoup par chez-nous. En ce qui concerne les wagons, j'ai quelques coupures de presse, des articles parus il y a quelques semaines sur l'acheminement vers Churchill. CN, je crois, s'était engagé à préserver de 2,500 à 2,600 wagons à ce transport mais vous n'aviez pas ce nombre cet été. En fait, vous avez dû emprunter quelques wagons à CP. Franchement, étant donnée l'intention déclarée du gouvernement et le désir du Manitoba et de la Saskatchewan, le volume à transporter sera encore plus important à l'avenir, si bien que vous aurez besoin d'au moins 3,000 wagons pour acheminer la part qui vous revient.

Que faites-vous sur le plan de l'entretien, de la réparation et de l'agrandissement de ce parc?

M. Lawless: Nous ne nous sommes pas engagés à fournir un nombre donné de wagons; notre engagement est d'acheminer jusqu'à 750,000 tonnes de grain par an à Churchill. Nous en avons transporté cette année un peu plus de 500,000 tonnes, et c'est évidemment un peu plus que les autres années du fait de la grève désastreuse qui a touché Thunder Bay.

M. Benjamin: Le Lock out.

M. Lawless: Quoi qu'il en soit, nous ne pouvions faire transiter le grain par Thunder Bay et il nous a fallu diriger un volume supplémentaire sur Churchill.

Je peux vous dire que le gouvernement nous a informé récemment du fait que nous serions appelés à affecter 900 wagons fermés supplémentaires à ce service, wagons qu'il nous faudra mettre en état. Nous sommes en train de planifier ce programme et comptons le réaliser en 1987.

Le président: Monsieur Blaikie, question supplémentaire.

M. Blaikie: En ce qui concerne la préparation de ces 900 wagons, pourriez-vous nous dire si cela fera partie du programme de remise en état des wagons fermés qui a fait l'objet d'un accord entre le gouvernement fédéral, le gouvernement

[Text]

CN, because I found it quite ironic when you did not have enough cars to handle the situation when it was CN that argued during negotiations about how much of that agreement would be completed, that only one-third of the boxcar rehabilitation program should be gone ahead with because you did not need the other cars. In fact, reports are that you even argued you did not need the one-third you went ahead and rehabilitated. So I wonder whether you have changed your view on how much of that program should be completed, whether it is going to be completed, and whether the 900 cars you just referred to are part of the rehabilitation agreement with the provincial government in Manitoba and the federal government.

• 1235

Mr. Lawless: As you know, the agreement is between the Government of Canada and the Province of Manitoba, and the 900 cars I am referring to are part of that earlier agreement. When they decide to upgrade or rehabilitate more cars, we will be involved, I assume.

Mr. Blaikie: But you will not be standing in the way of it this time by saying you do not need them.

Mr. Lawless: We have never stood in the way. We have made forecasts and we have moved the amount of grain we said we would move.

Mr. Benjamin: On the fleet of cars for grain movement to Churchill, I do not think all of it is boxcars. Are not some of the light-weight hopper cars being used? Are you not ordering any for that—

Mr. Lawless: No, what we undertook to do with the ERDA agreement was to develop a prototype light-weight hopper car, which we have done. It has now been tested and is there. All the grain to date is being moved in boxcars to Churchill. The problem we have at the moment is that we will need some more cars upgraded. That decision has been taken, as I mentioned.

Mr. Benjamin: How long before those light-weight hoppers are on stream?

Mr. Lawless: No decision has yet been made to build them. Our agreement was that we would develop a car, test it, prove it; and we have done that and it is there.

Mr. Benjamin: How did it work out—pretty well?

Mr. Lawless: It has worked out extremely well.

The Chairman: About Churchill and farther west—and I am not going through some of the questions of Mr. Benjamin about the commitment both CP and CN made on the debate when Crow came around, but you, as I understand, since we started out together more or less as a new committee with yourselves on a very interesting trip through western Canada and certainly down the Fraser . . . and the twin tracking . . . As I understand it, you have put on hold the twin-tracking program in the West, from really Edmonton to Vancouver. I wonder what other projects you had or suggested earlier have been put on hold; and are they on hold because of the

[Translation]

provincial du Manitoba et CN car j'ai trouvé assez paradoxal, alors que vous manquiez justement de wagons, que le CN ait fait valoir, durant les négociations à ce sujet, qu'un tiers seulement du programme devrait être réalisé parce que les autres wagons ne seraient pas nécessaires. En fait, on dit même que vous avez affirmé ne pas avoir besoin du tiers que vous avez remis en état. J'aimerais donc savoir si vous avez changé d'avis concernant la portion du programme qu'il convient de réaliser, que vous nous disiez s'il va être réalisé entièrement et si les 900 wagons dont vous venez de parler font partie de l'entente de remise en état que vous avez signée avec le gouvernement provincial du Manitoba et le gouvernement fédéral.

M. Lawless: Comme vous le savez, l'entente intervient entre le gouvernement du Canada et la province du Manitoba et les 900 wagons dont je parle font partie d'une entente antérieure. Je suppose que lorsqu'il sera décidé d'améliorer ou de réhabiliter d'autres wagons nous serons impliqués.

M. Blaikie: Mais vous ne vous y opposerez pas sous prétexte que vous n'en avez pas besoin.

M. Lawless: Cela n'a jamais été le cas précédemment. Nous avons fait des prévisions et nous avons acheminé les volumes de grain en conséquence.

M. Benjamin: Quant au parc de wagons destinés au transport de grains vers Churchill, je ne crois pas qu'il s'agisse uniquement de wagons couverts n'est-ce pas? N'y a-t-il pas également des wagons-trémies légers? N'en avez-vous pas commandés . . .

M. Lawless: Dans le cadre de l'entente de développement économique régional, nous devons mettre au point un prototype de wagons-trémies légers, ce que nous avons fait. Les essais sont maintenant terminés. Tout le grain a été acheminé en wagons couverts jusqu'à Churchill. Comme je l'ai dit, la décision de moderniser certains wagons a été prise.

M. Benjamin: Et combien de temps devra-t-on attendre avant que ces wagons-trémies ne soient opérationnels?

M. Lawless: Aucune décision n'a encore été prise quant à leur construction. L'entente prévoyait la mise au point d'un prototype et les essais. Nous en sommes à ce point.

M. Benjamin: Quels sont les résultats, sont-ils concluants?

M. Lawless: Ils sont extrêmement bons.

Le président: Au sujet de Churchill et d'autres endroits encore plus à l'ouest . . . je ne passerai pas en revue certaines des questions qui ont été posées par M. Benjamin concernant l'engagement pris par CP et CN lorsque l'on a étudié la question du Nid du corbeau; nous avons participé avec vous à un voyage intéressant dans l'ouest du Canada le long du fleuve Fraser . . . quant au programme de dédoublement de la voie dans l'Ouest en fait d'Edmonton à Vancouver, si je comprends bien, les choses sont pour le moment au point mort. Combien d'autres projets que vous aviez ou que vous avez suggérés précédemment sont au point mort également? Et cette

[Texte]

decreases in traffic or because of a lack of capital and the heavy debt-servicing load you are carrying?

Mr. Lawless: Actually it is both. Our commitment, as you know, was to make sure we had a track in place to move the traffic that was being made available and being forecast. The traffic that was forecast in those earlier days has certainly not met that forecast today. We have sufficient track in place and are double-tracking to handle the business that is available to us.

While it is on hold, it is not completely stopped. It will be assessed each year to determine what additional trackage we might need for the forecasts we will be making. If the forecasts are such, we will have to increase our planned expansion program again in the future.

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Gentlemen, one final question. As regards your real estate department . . . and Dr. LeClair, I am sure you are aware of the problem I had in the Causapschal area with people who rent land from the CN, and I must say I had very excellent co-operation with your Moncton office in trying to solve the problem I had. But I do understand that across Canada you have a number of lots that people live on close to the CN tracks, and I am wondering, in trying to cut back on your costs and what not, if, with all these internal memos that float around to the opposition—and if I can stay long enough in politics I hope to have some of these leaks at some time myself—

Mr. Blaikie: Stick around and you will be in opposition.

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): —I wonder if internally you look at this on a regular basis. I would like to see that if these properties are not going to be developed in the long term, the CN would sell them to the people who live on them—I know there are a lot of older people; it would make the older people much happier—with the option of CN buying them back if you ever needed them for further development.

Dr. LeClair: To keep this generic and not specific to the problems I thought you brought up last year or the year before, the process is that CN rail identifies those pieces of land that are not necessary now or not judged to be essential in the future. If there is a possibility they may need those in the future, then they are kept.

• 1240

Once that has been done, then they are turned over to the real estate people, and there are various ways by which these are disposed of. In some instances—stations, for example—we have a priority: provincial government, municipal, whatever. Obviously, whenever possible those people who have rented those have first call.

[Traduction]

situation est-elle due à une diminution du trafic ou à un manque de capitaux et aux services importants de la dette que vous assumez à l'heure actuelle?

M. Lawless: En fait, cette situation est attribuable à ces deux raisons. Comme vous le savez, nous étions engagés à avoir les voies nécessaires pour le trafic qui avait été prévu. Cependant, ces prévisions ne se sont pas avérées tout à fait exactes. À l'heure actuelle nous avons suffisamment de voies, avec certains dédoublements pour le volume de transport.

Les choses sont peut-être au point mort mais tout n'est pas arrêté complètement. Chaque année on évaluera la situation pour déterminer combien de voies supplémentaires seraient nécessaires et ceci en tenant compte des prévisions. Peut-être celles-ci révéleront-elles un accroissement des activités dont allons tenir compte à l'avenir.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Messieurs, dernière question. J'aimerais aborder la question de l'immobilier. Monsieur LeClair, je suis sûr que vous êtes au courant des problèmes que j'ai eus dans la région de Causapschal avec des personnes qui louent des terrains au CN. Je dois dire que votre bureau à Moncton a très bien collaboré avec moi afin de solutionner ce problème. Je crois comprendre cependant que dans le Canada vous avez loué pas mal de terrains à des personnes, terrains qui se trouvent près des voies du CN. Je me demande si, pour réduire vos frais, et si l'on tient compte de tous ces mémoires internes qui finissent par aboutir entre les mains de l'opposition . . . et si je peux me maintenir suffisamment longtemps en politique, j'espère bénéficier moi-même un jour de ces fuites . . .

M. Blaikie: Ne désespérez pas, vous serez vous aussi membre de l'opposition.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Je me demande si vous étudiez cette question de façon régulière. Si ces propriétés ne sont pas développées à long terme le CN pourrait-il les vendre aux personnes qui les louent. Je sais que beaucoup d'entre elles sont des personnes âgées qui seraient très heureuses d'avoir la possibilité d'acheter leur terrain au CN même si vous deviez un jour le leur racheter à cause du nouveau développement.

M. LeClair: Pour parler de façon générale sans me concentrer sur la question que vous avez évoquée l'année passée ou l'année précédente, si je ne me trompe, notre façon de procéder est la suivante: lorsque le CN estime que certaines parcelles de terrain ne sont pas nécessaires ou ne le seront pas à l'avenir . . . Par contre, si le CN estime qu'il aura besoin de ces terrains à l'avenir, il les garde.

Une fois cette décision prise, les terrains sont ensuite mis entre les mains d'agents immobiliers qui les vendent de différentes façons. Dans certain cas, il peut s'agir de gares par exemple les gouvernements provincial ou municipal ont la priorité d'achat. Il est certain que les personnes qui étaient locataires ont la primeur.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): But presently your policy is that you do not sell, generally?

Dr. LeClair: Yes, but we sell what is judged not to be essential at any time in the future for our operations of CN Rail.

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Is it possible, for any part of the country, for a Member of Parliament to have the reasoning behind the fact that CN is not ready to sell at the present time?

Dr. LeClair: Sure.

Mr. Lawless: Of course. I think we deal with specific situations, and if in our judgment it makes sense to sell, we sell. If it does not, we keep it.

Mr. Benjamin: The proposed new National Transportation Act, Bill C-18: is it CN's intention to request to appear before this committee to make a submission as to your views on it and where you want it amended or what you like about it, what you do not like about it?

Dr. LeClair: As with everybody else, we got this final bill, I think, the week before last, and it is our intention to appear at whichever committee will be looking at this and come up with a brief and make our views known very clearly and in the greatest of detail.

Mr. Benjamin: Well, second reading may start in the next day or two or three. It may start this week. I would suggest you get a formal request in to the Chairman of the Transport committee—at the moment it looks as if it is going to the Transport committee—

A witness: We have not been advised where it is going to be.

Mr. Benjamin: Well, if you get a request in to him and it turns out it goes to the legislative committee, we are all going to be on it anyway, and the chairman of the Transport committee can pass it on to the chairman of the legislative committee. I am just urging that you get it in.

Dr. LeClair: Sure.

The Chairman: That, Mr. Benjamin, is a very good note to conclude on.

I just want to end where we started. Dr. LeClair was asked to circulate a statement about some remarks the member from Winnipeg—Birds Hill made. I am not going into this, because quite frankly, members can say what they want to say in committee or in the House. They can be right, they can be wrong, they can be provocative, they can be factual, they can be any number of things; and if we are going to get into a situation where other witnesses are going to come in to rebut what everyone else says, we are here . . .

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Mais cependant à l'heure actuelle votre politique est de ne pas vendre de façon générale?

M. LeClair: Oui, cependant nous vendons quand même les terrains qui, à notre avis, ne seront pas nécessaires à notre exploitation à l'avenir.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Les députés peuvent-ils savoir également la raison pour laquelle le CN n'est pas prêt à vendre certains terrains à l'heure actuelle?

M. LeClair: C'est certain.

M. Lawless: Evidemment. Nous étudions toujours des situations précises et si, à notre avis, il est raisonnable de vendre, c'est ce que nous faisons. Sinon, nous gardons les terrains.

M. Benjamin: Quant au nouveau bill C-18 modifiant la Loi nationale sur les transports, le CN a-t-il l'intention de demander de comparaître devant le Comité afin de présenter un mémoire et d'expliquer son point de vue, de suggérer des amendements etc.?

M. LeClair: Comme tout le monde d'autre, nous avons obtenu la copie définitive du projet de loi il y a si je ne me trompe deux semaines. Nous avons l'intention de comparaître devant le Comité qui étudiera ce projet de loi; nous avons l'intention également de présenter un mémoire et d'exprimer très clairement et dans le maximum de détails possibles notre point de vue.

M. Benjamin: Il est possible que l'on étudie le projet de loi en seconde lecture demain ou dans deux ou trois jours. Il est possible que l'on commence donc cette semaine. Je vous suggère par conséquent de présenter une demande officielle au président du Comité des transports—à l'heure actuelle je pense que ce Comité sera sans doute saisi . . .

Un témoin: On ne nous a pas encore dit quel comité étudierait le projet de loi.

M. Benjamin: Vous pourriez peut-être présenter une demande au président de ce Comité et si par hasard le projet de loi était étudié en comité législatif, de toute façon nous siégeons à ce comité également et le président du Comité des transports pourrait très bien faire suivre votre demande à celui du Comité législatif. Je vous conseille simplement de vous presser.

M. LeClair: Oui.

Le président: C'est là une très bonne note sur laquelle terminer, monsieur Benjamin.

J'aimerais terminer où nous avons commencé. On a demandé à M. LeClair de distribuer une déclaration concernant certaines remarques faites par le député de Winnipeg—Birds Hill. Je ne passerai pas cela en revue car très franchement les membres du Comité peuvent dire ce qu'ils veulent en comité ou à la Chambre. Ils peuvent avoir raison, avoir tort, être provocateur, factuel, etc. Cependant, si nous en arrivons à une situation où les autres témoins vont intervenir pour réfuter tout ce qui est dit, . . .

[Texte]

But I think, Dr. LeClair, you did this very properly initially. I have seen a copy of the statement, and for purposes of the record—and I have re-read what the member said then, which was his opinion—and he most likely still shares it . . . You have your statement here, the remarks made many, many months ago; almost a year ago. All I would like for members of the committee is that your statement, if I have the agreement of the members of the committee—and to me it is a proper statement—be accepted for the record and be attached as an appendix to the record without provoking or resurrecting everything that was said *x* months ago. I think all members will not take exception to what was said.

Mr. Benjamin: One final thing to Dr. LeClair.

Even though I have been mad at you a number of times, I want to express for myself, and I imagine for the other members, how sorry we are to see you are leaving. I do not think you were pushed, or anything like that, but I am curious what you plan on doing next. Are you going to invite us south for the winter at your expense or anything like that? We wish you well in whatever you will be doing, and I hope you will come and see us now and again and be a witness I agree with, for a change.

• 1245

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I will be around, but sitting out there as an observer.

Thank you very much.

The Chairman: In view of the co-operation of members and certainly the co-operation of the witnesses—we understand some of the limitations, that we could not explore too far—as far as the Chair is concerned, we are going to be able to cancel this afternoon's meeting. I think this is healthy for all of us, since we have been here for more than three hours. It just may be that we will see Dr. LeClair again before he finally—you are there until December 31.

Mr. Benjamin: The witnesses will be replying—

The Chairman: To all the questions.

Mr. Benjamin: —about the internal document, as to the company's policies.

Dr. LeClair: Yes.

The Chairman: That is right. Do not misinterpret the fact that we are getting off this morning. Who knows what we may have to do before now and the end of the year, especially before Dr. LeClair officially leaves the chairmanship and chief executive position of CN.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, if we do not come back physically, we will endeavour to get back to the clerk on all of the questions that have been asked of us before I leave.

The Chairman: Yes. I too would like to echo Mr. Benjamin and other members of the committee's comments regarding your attendance here today and your attendance in the last 17 years—was it 17 years?

[Traduction]

Monsieur LeClair, je dois dire cependant que vous avez très bien procédé au départ. J'ai vu une copie de la déclaration et pour le procès-verbal . . . et j'ai relu l'opinion du membre du Comité . . . et je suppose qu'il pense toujours la même chose . . . Votre déclaration est ici, les remarques que vous avez faites il y a de nombreux mois, en fait il y a presque un an. Si les membres du Comité son d'accord, et je dois dire que je le suis moi-même, on pourrait peut-être accepter officiellement votre déclaration et l'attacher en annexe aux délibérations, et cela sans rabâcher tout ce qui a été dit il y a *x* mois. Je ne crois pas que les membres s'offusqueront.

M. Benjamin: Un dernier mot à M. LeClair.

Même si j'ai parfois été fâché contre vous à plusieurs reprises, je voudrais vous dire, et je crois que je me fais le porte-parole des autres membres du Comité également que nous sommes tristes de vous voir partir. Je ne crois pas que vous ayez été poussé; cependant je suis curieux de savoir ce que vous avez l'intention de faire à l'avenir. Allez-vous nous inviter toutes dépenses payées à venir vous voir au soleil? Nous vous souhaitons tout ce qu'il y a de mieux dans vos entreprises et nous espérons que vous viendrez nous voir et que je serai d'accord avec votre témoignage pour une fois.

M. LeClair: Monsieur le président, je ne partirai pas pour autant puisque je continuerai à observer ce qui se passe.

Je vous remercie.

Le président: Etant donné la collaboration des membres et certainement des témoins—et nous comprenons les limites qui existent, en ce qui concerne le président, nous allons maintenant ajourner la séance. Nous sommes ici depuis plus de trois heures. Il est possible que nous revoyons M. LeClair puisqu'il est ici jusqu'au 31 décembre.

M. Benjamin: Les témoins répondront . . .

Le président: À toutes les questions.

M. Benjamin: . . . au sujet du document interne et de la politique de la compagnie.

M. LeClair: Oui.

Le président: Oui. Ne croyez certainement pas que tout sera terminé après la séance de ce matin. Qui sait ce qui se pourrait se passer avant la fin de l'année et avant que M. LeClair ne quitte officiellement le poste de président et de premier dirigeant exécutif du CN.

M. LeClair: Monsieur le président, si nous ne revenons pas en personne, nous essaierons de faire parvenir au greffier les réponses à toutes les questions qui ont été posées, et ceci avant mon départ.

Le président: Très bien. J'aimerais moi aussi répéter ce qu'ont dit M. Benjamin et d'autres membres du Comité au sujet de votre comparution aujourd'hui et de votre comparu-

[Text]

Dr. LeClair: Yes.

The Chairman: This committee stands adjourned until Thursday morning.

[Translation]

tion au cours des quelque 17 dernières années. S'agit-il bien de 17 années?

M. LeClair: Oui.

Le président: La séance est levée jusqu'à jeudi matin.

APPENDIX ``TRPT-1``

DOCUMENT FILED WITH THE COMMITTEE BY DR. J.M. LECLAIR

Mr. Chairman:

During the committee's first round of questioning, Mr. Blaikie - the New Democratic member for Winnipeg-Bird's Hill - recorded a series of remarks related to the performance of our Senior Vice-President for Western Canada during the days immediately following our unfortunate accident at Hinton, Alberta.

Mr. Blaikie's comments about Mr. Walker went unanswered by me because I was concerned that any comment about the accident would impinge on the ongoing public inquiry, and I was advised by my legal counsel that this area was sub judice and that I was not free to comment.

In retrospect, I should have responded to Mr. Blaikie and with your permission and understanding, Mr. Chairman, would like to do so now.

Mr. Walker is one of our most competent and effective managers as well as being one of our most senior. And it is generally agreed, among officers within Canadian National as well as among community, government and civic authorities, that his comportment during the days immediately following the Hinton tragedy and to date, has been exemplary. The pressures and responsibilities which Mr. Walker had to assume as a result of the Hinton accident cannot be exaggerated and he handled them like the true professional that he is.

The statements that he made were reflecting CN's views. Rightly or wrongly and based on our experience and that of others, we felt that our findings had to be made public.

Thank you Mr. Chairman

APPENDICE «TRPT-1»

(TRADUCTION)

DOCUMENT DÉPOSÉ AUPRÈS DU COMITÉ PAR DR J.M. LECLAIR

Monsieur le Président,

Lors d'une audience antérieure tenue par le Comité, M. Blaikie, député NDP de Winnipeg-Bird's Hill, a fait certaines remarques au sujet de la façon dont notre premier vice-président pour l'Ouest du Canada a fait face à la situation dans les jours qui ont immédiatement suivi le malheureux accident survenu à Hinton (Alberta).

Je n'ai pas, à ce moment là, relevé les commentaires de M. Blaikie parce que je ne voulais en aucune façon risquer d'entraver l'enquête publique alors en cours. Mon avocat m'a d'ailleurs recommandé de m'en abstenir, cette affaire étant à ce moment devant les tribunaux.

Je me rends compte après coup que j'aurais dû répondre à M. Blaikie et, avec votre permission, Monsieur le président, c'est ce que je vais maintenant faire.

M. Walker est non seulement l'un de nos gestionnaires les plus compétents et les plus efficaces, mais il est aussi l'un de nos plus anciens. La direction du Canadien National ainsi que les autorités communautaires, gouvernementales et municipales visées ont loué la façon exemplaire dont il s'est comporté dans les jours qui ont suivi la tragédie de Hinton. On ne peut sous-estimer les pressions et les responsabilités auxquelles M. Walker a dû faire face à ce moment. Il s'est comporté en vrai professionnel.

Les déclarations qu'il a alors faites reflétaient la position du CN. A tort ou à raison, nous fondant sur notre expérience et sur celle des autres, nous avons jugé nécessaire de rendre publics les résultats de notre enquête.

Je vous remercie, Monsieur le Président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Canadian National:

Dr. J.M. LeClair, Chairman and Chief Executive Officer;
A.E. Deegan, Group Vice-President;
R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer;
Y.H. Masse, Senior Vice-President and Chief Financial Officer.

TÉMOINS

Du Canadien National:

J.-M. LeClair, président du Conseil et chef de la direction;
A.E. Deegan, vice-président—Administration;
R.E. Lawless, président et chef de l'exploitation;
Y.H. Masse, premier vice-président et chef de la direction financière.

27

2 HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, November 20, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 20 novembre 1986

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Annual Report of VIA Rail Canada Inc. 1985

Summaries of the Corporate Plan 1986-90 and Operating and Capital Budgets for 1985 and 1986 of VIA Rail Canada Inc.

CONCERNANT:

Rapport annuel 1985 de VIA Rail Canada Inc.

Résumé du plan d'entreprise 1986-1990 ainsi que les budgets d'exploitation et d'immobilisation de 1985 et 1986 de VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Denis H. Cochrane
Vincent Dantzer

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

MEMBRES

André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

ORDERS OF REFERENCE

Pursuant to Provisional Standing Order 67(4) the following documents were deemed referred to the Committee:

On Friday, April 25, 1986

Report of VIA Rail Canada Inc., together with the Auditor's Report, for the year 1985, pursuant to subsection 152(1) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada, 1983-84. (English and French)—Sessional Paper No. 331-1/128A.

On Wednesday, March 5, 1986

Summaries of the Corporate Plan, pursuant to subsection 132(4) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada 1983-84, of VIA Rail Canada Inc., for 1986-90 together with revised Operating and Capital Budgets for 1985 and Operating and Capital Budgets for 1986.—Sessional Paper No. 331-1/803B.

ORDRES DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 67(4) du Règlement, les documents suivants sont réputés renvoyés au Comité:

Le vendredi 25 avril 1986

Rapport de la Société VIA Rail Canada Inc., pour l'année 1985, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, conformément à l'article 152(1) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada, 1983-1984. (Textes français et anglais)—Document parlementaire n° 331-1/128A.

Le mercredi 5 mars 1986

Résumé du plan d'entreprise conformément à l'article 132(4) de la Loi sur l'administration financière chapitre 31, Statuts du Canada, 1983-1984, de VIA Rail Canada Inc., 1986-1990 ainsi que les budgets modifiés d'exploitation et d'immobilisations, 1985 et les budgets d'exploitation et d'immobilisations, 1986.—Document parlementaire no 331-1/803B.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 20, 1986
(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:38 o'clock a.m., this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid and Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Lawrence Hanigan, Chairman of the Board; James Roche, Vice-President, Corporate Planning; R.J. Guiney, Vice-President, Transportation.

The Committee recommended consideration of its Order of Reference dated April 25, 1986 relating to the Annual Report 1985 of VIA Rail Canada Inc.: (Sessional Paper No. 331-1/128A), and commenced consideration of its Order of Reference dated March 3, 1986 relating to the Summaries of the Corporate Plan for 1986-90 and Operating and Capital Budgets for 1985 and 1986 of VIA Rail Canada Inc.: (Sessional Paper No. 331-1/803B), both of which documents had been permanently referred to the Committee pursuant to Standing Order 67(4).

The witnesses answered questions.

Gordon Taylor moved,—That the Order dated Tuesday, October 21, 1986 relating to the printing of the Committee's Minutes of Proceedings and Evidence be rescinded and that the Committee print the number of copies of its Minutes of Proceedings and Evidence established by the Board of Internal Economy.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

The witnesses continued to answer questions.

At 1:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 20 NOVEMBRE 1986
(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 38, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: De VIA Rail Canada Inc.: Lawrence Hanigan, président du conseil; James Roche, vice-président, Planification générale; R.J. Guiney, vice-président, Transports.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de son ordre de renvoi du 25 avril 1986 relatif au rapport annuel (1985) de VIA Rail Canada Inc., document parlementaire n° 331-1/128A, et il entreprend l'étude de son ordre de renvoi du 3 mars 1986 relatif au résumé du plan d'entreprise (1986-1990) et aux budgets d'exploitation et d'immobilisation de 1985 et 1986 de VIA Rail Canada Inc., document parlementaire no 331-1/803B, documents déferés en permanence au Comité, en conformité de l'article 67(4) du Règlement.

Les témoins répondent aux questions.

Gordon Taylor propose,—Que l'ordre du mardi 21 octobre 1986 ayant trait à l'impression des Procès-verbaux et témoignages du Comité soit annulé, et que celui-ci fasse imprimer le nombre d'exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages que le Bureau de la régie interne a établi.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Les témoins continuent de répondre aux questions.

A 13 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, November 20, 1986

• 0937

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence.

I would like to welcome Mr. Hanigan, Chairman of VIA Rail, with his officials.

I know there will be other members here, but since we are here on another Thursday, which is committee day, and with the House going on, who knows whether or not there will be votes. So the sooner we get started, the better. I know members have some other matters on their minds.

I would like to welcome you, Mr. Hanigan. This is part of our parliamentary process. At the moment we are reviewing some of the Crown corporations, and I know sometimes the Crown corporations get involved in ministerial policy decisions. You are in an interesting situation of still looking for a bill. There may be other times in the year when we have officials back, but the committee wanted to have you come today. You were here for the first time a year ago, and a few things have happened since then.

With no further ado, I will welcome you. Perhaps you could introduce those gentlemen with you, and then we will start with questions and/or whatever else.

Mr. Lawrence Hanigan (Chairman of the Board, VIA Rail Canada Inc.): Thank you, Mr. Chairman. We are pleased to be here for the second time this year. I have the same persons surrounding me as I had back in June. With me are Jim Roche, Vice-President of Corporate Planning; Bert Guiney, Vice-President of Operations; and John Hanna, Vice-President, Finance and Administration.

The Chairman: Now, do you have any statements to make, or do you want us to start the questions?

Mr. Hanigan: No, I have no statement, Mr. Chairman, so we can field the questions right away.

The Chairman: Yes. I must say there have been some things since you were here, and I know members do have questions. Frankly, sometimes long statements eat up a lot of time.

I see Mr. Angus. Is that it? Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome back. We appreciate your spending some time with us today.

The area I want to discuss with you is the question of your new rolling stock. The last time I was in touch with VIA in the summer, there was an indication that an agreement, or something close to an agreement, had been reached between VIA and Trans Consortium, Bombardier, and UTDC for new rolling stock. It was then up to the Minister to decide how the matter was to be dealt with.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 20 novembre 1986

Le président: Chers collègues, nous avons le nombre requis pour entendre des témoins.

Je souhaite la bienvenue à monsieur Hanigan, président de VIA Rail, accompagné de ses hauts fonctionnaires.

Je sais que d'autres membres viendront, mais comme c'est jeudi, il y a beaucoup de comités, la Chambre siège, et qui sait s'il y aura ou non des votes. Vaut mieux commencer le plus rapidement possible. Je sais que les membres ont aussi d'autres préoccupations.

Monsieur Hanigan, bienvenue. Conformément à la procédure parlementaire, nous sommes en train de passer en revue certaines sociétés de la Couronne, et je sais que parfois, elles peuvent avoir un mot à dire dans l'établissement des politiques ministérielles. Votre situation est intéressante en ce sens que vous attendez toujours un projet de loi. Le Comité peut toujours rencontrer les hauts fonctionnaires à d'autres moments de l'année, mais nous souhaitons vous voir aujourd'hui. Vous êtes venu ici pour la première fois il y a un an, et depuis, des choses ont changé.

Sans plus tarder, je vous souhaite la bienvenue. Vous pourriez peut-être nous présenter les messieurs qui vous accompagnent, puis nous entamerons les discussions.

M. Lawrence Hanigan (président du Conseil, VIA Rail Canada Inc.): Merci monsieur le président. Nous sommes heureux d'être là pour la deuxième fois cette année. Je suis accompagné des mêmes personnes qu'en juin dernier. Il s'agit de Jim Roche, vice-président de la Planification générale; Bert Guiney, vice-président des opérations; et John Hanna, vice-président des Finances et de l'Administration.

Le président: Avez-vous une déclaration à faire, ou voulez-vous qu'on aille tout droit aux questions?

M. Hanigan: Non, je n'ai pas de déclaration, monsieur le président, nous pouvons passer immédiatement aux questions.

Le président: Très bien. Je dois dire qu'il y a des choses qui se sont passées depuis votre dernière visite, et je sais que les membres ont des questions à vous poser. Pour vous dire franchement, parfois, les longues déclarations prennent beaucoup de temps.

Je vois M. Angus. Êtes-vous prêt? Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, bienvenue. Nous sommes heureux de vous voir là aujourd'hui.

Je voudrais discuter avec vous ce matin du nouveau matériel roulant. La dernière fois que j'ai été en rapport avec VIA, durant l'été, tout indiquait qu'un accord concernant le nouveau matériel roulant avait été conclu, ou presque, entre VIA et Trans consortium, Bombardier et UTDC. Il ne restait plus qu'au ministre de décider des modalités d'exécution de l'entente.

[Text]

• 0940

Can you advise the committee where things are in the process? Have you in fact received word back from the Minister that he is prepared to allow the contract to be awarded to Trans Consortium?

Mr. Hanigan: When I was here in June, Mr. Chairman, I reported that I thought we were very close to an agreement between the consortium and VIA. Those negotiations were concluded a few weeks after I was here. As a matter of fact, at the end of June we completed negotiations with the consortium, and we made a report to the Minister of Transport in late June. Of course, a new Minister was appointed in July, so the matter is up with the Minister at the present time.

Mr. Angus: Since the initial meeting you had with Mr. Crosbie, I believe some three or four weeks into his term as Minister of Transport, have you received additional requests for more information and clarification? Are negotiations occurring now between VIA and the Minister over the contract?

Mr. Hanigan: It is true that I met the Minister in late July, I believe, or early August, and I have met him a few times since then. We have had requests by the Minister's office and the department for a lot of information concerning the fleet in general, and we have supplied that information. But I cannot add anything further to that.

Mr. Angus: Has the Minister given you any indication as to when he will be able to inform you of whatever decision is made?

Mr. Hanigan: I heard the Minister—and possibly you heard him, too—on a Sunday program on CBC, saying that the government would deal with the matter and that a resolution of the problem should be expected before the end of the year. So this is as much as I know.

Mr. Angus: I think the phrase was “before many more moons and many more suns”.

Mr. Hanigan: I do not remember exactly the terms, but I interpreted that to mean—

Mr. Angus: Oh, I do, and I have been counting the moons and the suns ever since.

Part of the problem, if I can put it in that context, was the total price tag of the contract arrived at between VIA and Trans Consortium and the fact that VIA no longer had all the financial resources that were placed at its disposal for the capital aspects. Can you elaborate a little bit more on what has happened to that capital, on the one hand, and what is the shortfall between the agreement that was reached between VIA and Trans Consortium and your available funds? Assuming he is prepared to accept the negotiated price, how much does he have to find to do that?

Mr. Hanigan: I think you have two questions there. You have the price tag and the funds needed to pay for this material.

[Translation]

Pourriez-vous nous dire où nous en sommes dans ce dossier? Le ministre vous a-t-il dit s'il était prêt à autoriser l'octroi du contrat à Trans consortium?

M. Hanigan: Lorsque je suis venu ici, en juin, monsieur le président, je vous ai dit que je croyais que nous étions très près d'un accord avec VIA. Les négociations se sont terminées quelques semaines après ma visite ici. En fait, à la fin juin, nous avons conclu nos négociations avec le consortium, et présenté notre rapport au ministre des Transports. Le nouveau ministre n'est en fonction que depuis juillet, et c'est évidemment lui qui a le dossier en main.

M. Angus: Depuis votre première rencontre avec M. Crosbie, trois ou quatre semaines après son entrée en fonction à titre de ministre des Transports, avez-vous reçu d'autres demandes d'information et d'éclaircissements? Des négociations au sujet du contrat sont-elles en cours, en ce moment, entre VIA et le ministre?

M. Hanigan: Il est vrai que j'ai rencontré le ministre en juillet dernier, je pense, ou au début d'août, et je l'ai même rencontré à quelques reprises depuis. Nous avons répondu à de nombreuses demandes d'informations concernant la flotte en général, de la part du bureau du ministre et du ministère. Mais je ne peux pas vous donner plus de détails là-dessus.

M. Angus: Le ministre vous a-t-il dit quand il serait en mesure de vous faire part de sa décision?

M. Hanigan: J'ai entendu le ministre dire—et vous l'avez peut-être entendu vous-même—à une émission de CBC, un dimanche, que le gouvernement s'occuperait du dossier et prendrait une décision d'ici à la fin de l'année. Je n'en sais pas plus que cela.

M. Angus: Je pense qu'il a dit: «avant bien des lunes et bien des soleils».

M. Hanigan: Je ne me souviens pas exactement de l'expression qu'il a employée, mais j'ai interprété cela comme...

M. Angus: Eh bien moi, je compte les lunes et les soleils depuis cette déclaration.

Une partie du problème, pour en parler sous ce rapport, était le coût global du contrat intervenu entre VIA et Trans consortium, doublé du fait que VIA ne disposait plus de toutes les ressources financières qui lui avaient été attribuées au titre du capital. Pourriez-vous nous expliquer, dans un premier temps, ce qui est advenu de ce capital, puis, dans un deuxième temps, nous dire quelle est la différence entre le montant du contrat intervenu entre VIA et Trans consortium, et les fonds que vous avez à votre disposition? En supposant qu'il est prêt à accepter le prix négocié, combien faudra-t-il aller chercher?

M. Hanigan: Il y a deux questions là-dedans: le montant du contrat et le financement du matériel.

[Texte]

As far as the price tag is concerned, it is true that the final negotiated price is substantially more than we had in mind, or more than was suggested prior to the negotiations.

• 0945

Before we started negotiations, the manufacturers and the consortium had given a rough indication of the price per unit, and the price that was finally agreed upon is substantially more. So there is a problem right there.

Secondly, your question pertains to the funds that would be required. It is pretty obvious that with the reference levels VIA has, which are decreasing—have decreased in 1986, will suffer a further decrease in 1988 and 1989—the corporation cannot produce the necessary funds to buy this equipment. So there is the problem of funding the whole purchase of this equipment.

Mr. Angus: Part of the rationale for going ahead with new equipment in spite of the fact that there is some very short-term cost is the long-term benefit by eliminating the high costs for maintaining existing rolling stock. Have you determined what the pay-back period would be, given the current price tag of buying I think it is now 111 cars—

Mr. Hanigan: No, 130. Negotiations were done on the basis of 130 cars.

Mr. Angus: How long would it take you to pay for those 130 cars—and I think we are talking about a three-year time period once the contract is signed before they are in your hands, or something like that.

Mr. Hanigan: Well, it is three years before getting the prototype or the car that will be tested. It is closer to four years; four years before total delivery.

Mr. Angus: How many years after you have the fleet in place will you have been able to pay it off because of the reduction in maintenance costs on the existing fleet?

Mr. Hanigan: Between 12 and 13 years.

Mr. Angus: And how does that relate to the industry as a whole? Is that a reasonably short period of time?

Mr. Hanigan: It is difficult to relate to the industry as a whole.

Mr. Angus: Or to other kinds of pay-back periods. I am looking for a benchmark. I think it is an excellent period of time, but what do we have to compare it with?

Mr. Hanigan: I am told it is more favourable than Amtrack had when they invested, and it certainly is, on a long-term basis, more favourable than the *status quo*.

Mr. Angus: And of course the longer we wait to make a decision to put things in motion, to construct these cars, the greater the cost will be to the Canadian taxpayer.

[Traduction]

Pour ce qui est du montant, il est vrai que le prix qui a été convenu à la fin est substantiellement plus élevé que ce que nous attendrions, ou supérieur à ce qu'on envisageait avant les négociations.

Avant les négociations, les fabricants et le consortium nous avaient donné une idée approximative du prix par unité, et le prix sur lequel nous nous sommes finalement entendus est substantiellement plus élevé. Il y a donc un problème juste là.

Votre deuxième question portait sur les fonds nécessaires. Il est bien évident qu'avec son niveau de rendement qui est à la baisse—qui a baissé en 1986 et qui diminuera encore en 1988 et 1989—VIA ne peut réaliser les gains voulus pour lui permettre d'acheter cet équipement. Le financement de ce projet d'acquisition est donc un problème.

M. Angus: La décision d'acheter du nouvel équipement se justifie notamment par le fait que les coûts à très court terme sont malgré tout avantageux par rapport aux coûts élevés de l'entretien du matériel roulant existant. Avez-vous calculé quelle serait la période d'amortissement, à la lumière de ce qu'il peut en coûter actuellement pour acheter quoi, 11 wagons, maintenant...

M. Hanigan: Non, c'est 130. Les négociations ont porté sur l'achat de 130 wagons.

M. Angus: Combien de temps vous faudrait-il pour payer ces 130 wagons—et il s'écoulera environ trois ans, n'est-ce pas, entre la signature du contrat et la livraison de l'équipement?

M. Hanigan: En fait, il faut trois ans avant de recevoir le prototype ou le wagon qui sera mis à l'épreuve. C'est donc plus près de quatre ans; quatre ans avant que nous ayons pris livraison de tous les wagons.

M. Angus: Une fois que le nouvel équipement sera en exploitation, combien d'années vous faudra-t-il pour le payer, compte tenu des économies que vous réaliserez au chapitre des frais d'entretien?

M. Hanigan: Entre 12 et 13 ans.

M. Angus: Et comment cela se compare-t-il à l'industrie en général? Est-ce une période d'amortissement assez brève?

M. Hanigan: C'est difficile de comparer avec l'industrie en général.

M. Angus: Par rapport à d'autres périodes d'amortissement, alors? Je cherche un repère. Je pense que c'est un délai de paiement très raisonnable, mais avec quoi pouvons-nous le comparer?

M. Hanigan: On me dit que c'est mieux que ce que Amtrack a fait, et à long terme, c'est certainement plus avantageux que le *statu quo*.

M. Angus: Et plus la décision de mettre le projet en oeuvre, de construire les wagons se fait attendre, plus en coûtera cher aux contribuables canadiens.

[Text]

Mr. Hanigan: Yes, I think everybody is in agreement there. I do not think there is any major disagreement, or any disagreement, as to the advisability of getting new rolling stock. The problem, I understand, is getting the funding for the purchase. But as far as a long-term investment goes, I think everybody accepts it.

Mr. Angus: Although I think there are some who believe the way to kill VIA is to make sure you do not get the money and just to accelerate that process. But that is certainly not my position.

Mr. Hanigan: Well, it is not ours, either.

Mr. Angus: Final point. The Trans consortium clearly, even though it is now two Quebec-based companies, Lavalin on the one hand and Bombardier on the other... the package as worked out provides for a sharing of the employment benefits among northwestern Ontario, the Kingston area, and the province of Quebec. Let me ask you a political question. Do you—

Mr. Hanigan: I am out of politics.

Mr. Angus: Nobody is ever out of politics.

In terms of benefits, would you say it is in the best interest of the Government of Canada to accept the Trans consortium proposal, as opposed to the other alternative, which is to open it up for bids and allow two parts of the country to be competing not only against each other, but quite frankly compete against offshore producers or non-Canadian producers?

• 0950

Mr. Hanigan: I think the answer to that should be given by those who are responsible for governing this country, not for the chairman of a Crown corporation.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to join with the chairman in welcoming you here once again.

There seems to be considerable talk now about whether or not there is a need for VIA Rail or whether there is not a need for VIA Rail. What is the future? What are your own views in regard to the need of Canada to have a VIA Rail operation?

Mr. Hanigan: First of all, what do the people of this country want? A poll was done some three years ago all across Canada that showed overwhelmingly that over 80% of Canadians I think it was wanted a good passenger rail system. I think it is fairly obvious that the people want a good rail passenger system. People want improvement too; they do not want the system or network to disintegrate. They want it not only to be maintained properly but to give better service to the people.

And there is a future. When we look at what was done in the United States, where they have beautiful expressways, a flood of airlines that give excellent service from city to city, when Amtrak decided to modernize and re-equip their fleet the number of passengers went up substantially. I do not think we are any different here, and I believe if Canadians were offered a good transportation system by rail they will use it more and more. Ridership in the United States is going up every year.

[Translation]

M. Hanigan: Oui, je pense que tout le monde s'entend là-dessus. Je ne crois pas qu'il y ait de désaccord profond, ou tout désaccord, en fait, quant à l'opportunité d'acheter un nouvel équipement roulant. Le problème, c'est le financement. Mais je pense que tout le monde voit les avantages à long terme de cet investissement.

M. Angus: Il y en a qui croient que la façon de tuer VIA, et d'accélérer sa disparition, c'est de s'assurer que vous n'aurez pas d'argent. Mais ce n'est certainement pas ma position.

M. Hanigan: Et ce n'est pas la nôtre non plus.

M. Angus: Dernière question. Le Trans consortium, même s'il est constitué de deux compagnies québécoises, Lavalin et Bombardier... l'accord intervenu prévoit que les retombées sur le plan de l'emploi se répartiront entre le nord-ouest ontarien, la région de Kingston et la province de Québec. Permettez-moi de vous poser une question politique. Est-ce que...

M. Hanigan: Je ne fais plus de politique.

M. Angus: Personne ne peut plus faire de politique.

Pensez-vous qu'il est dans l'intérêt du Gouvernement du Canada d'accepter la proposition de Trans consortium plutôt que de suivre l'autre voie, c'est-à-dire de faire un appel d'offres et de permettre à deux régions du pays de lutter l'une contre l'autre, et même contre des fabricants étrangers ou non canadiens?

M. Hanigan: Je pense que ce serait à ceux qui dirigent le pays de répondre à cette question, et non au président d'une société de la Couronne.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Comme le président, j'aimerais vous souhaiter de nouveau la bienvenue.

Il semble y avoir beaucoup de discussions sur la question de savoir si VIA Rail a sa raison d'être. Quel est son avenir? Le Canada a-t-il besoin de VIA Rail?

M. Hanigan: Tout d'abord, il faut se demander: qu'est-ce que veut la population? Il y a environ trois ans, un sondage effectué dans l'ensemble du Canada a révélé que plus de 80 p. 100 des Canadiens, je pense, souhaitaient avoir un bon service ferroviaire. Je pense que cela démontre assez clairement ce que veut la population. Elle veut aussi des améliorations; elle ne veut pas que le réseau disparaisse. Elle veut que le service soit maintenu et même amélioré.

Et VIA a de l'avenir. Quand on regarde du côté des États-Unis, avec leurs belles autoroutes, leurs nombreuses lignes aériennes qui donnent un excellent service interurbain, eh bien, quand Amtrak a décidé de moderniser et de rééquiper sa flotte, le nombre de voyageurs a augmenté substantiellement. Je ne crois pas que nous soyons différents ici, et si nous offrons aux Canadiens un bon service ferroviaire, ils l'utiliseront de

[Texte]

Mr. Taylor: Along that line, when this poll was taken, was the question "do they want" or "would they use"? Was there anything about "would they use a rail system"?

Mr. Hanigan: I believe there were a number of questions. First of all, one of the questions asked was whether they were in favour of a good rail transportation system. I believe the second question was "would you use it". And also a main element of that survey was "should the Canadian government invest", "would you be willing to see more dollars invested in rail transportation", and the results were all favourable.

Mr. Taylor: With that in mind, what is the actual experience of VIA Rail the last full year in regard to passengers, compared to, say, three or four years ago? What has been the increase or the decrease? Has there been an increase in riders?

Mr. Hanigan: Since 1979, when VIA was formed, there has been an increase in the number of passengers in the order of about 15%, despite the number of line abandonments.

Mr. Taylor: Have you had any passenger observations in regard to what they like and what they do not like about VIA Rail? Has there been any study along that line, or any information available?

Mr. Hanigan: We monitor very closely the all the letters we receive. In the past year we have had a substantial reduction in the number of complaints about personnel or personnel-related complaints. We have had an increase in the number of commendations concerning our personnel. But at the same time we have had an increase in the number of complaints related to service, related mainly to long-time performance.

Mr. Taylor: I would like to make one observation. Periodically I use VIA Rail from Toronto to Ottawa. I get off the plane and then take VIA Rail. Twice now it has been so full that I have not been able to get a ticket and had to go via Voyageur Bus. It seems like the line-up at the Union Station for VIA Rail is increasing every time I take a look at it.

• 0955

Is this the general trend across the country, or are there parts of the country where VIA Rail is not being used?

Just as a comparison, CTC I think forced you to keep a line open between Calgary and Edmonton for a year or maybe two years when practically nobody was riding it. The one time I took VIA Rail from Calgary to Edmonton I felt like a VIP. I thought I had a special train. There were three of us on the train. I wondered at the time how in the world you can expect not to lose money if you are forced to do that type of thing.

[Traduction]

plus en plus. Le nombre de voyageurs aux États-Unis augmente d'année en année.

M. Taylor: À ce propos, quand on a fait le sondage, quelle était la question: «voulez-vous» ou «utiliseriez-vous»? Y avait-il une question qui demandait si les répondants utiliseraient le chemin de fer?

M. Hanigan: Je pense qu'il y avait plusieurs questions. Tout d'abord, le sondage demandait si l'on était en faveur d'un bon système ferroviaire. La deuxième question demandait si l'on s'en servirait. Puis, l'une des principales questions du sondage était de déterminer si le gouvernement canadien devait investir, si les gens étaient prêts à ce que l'on investisse davantage dans le transport ferroviaire; et toutes les réponses furent favorables.

M. Taylor: Dans cet ordre d'idées, quelle a été le nombre de voyageurs de VIA Rail, au cours de la dernière année complète, par rapport disons aux trois ou quatre dernières années? Combien y a-t-il eu de voyageurs de plus ou de moins? L'achalandage a-t-il augmenté?

M. Hanigan: Depuis 1979, depuis la création de VIA, le nombre de voyageurs a augmenté d'environ 15 p. 100, et ce, malgré l'abandon d'un certain nombre de lignes.

M. Taylor: Avez-vous eu des commentaires de la part des voyageurs sur ce qu'ils aiment et n'aiment pas du service VIA Rail? A-t-on fait une étude là-dessus, ou existe-t-il de l'information à ce propos?

M. Hanigan: Nous analysons très attentivement toutes les lettres qui nous sont adressées. Dans la dernière année, nous avons reçu beaucoup moins de plaintes au sujet du personnel ou reliées au personnel. Nous avons reçu un plus grand nombre de félicitations à propos du personnel. Par ailleurs, il y a eu plus de plaintes à propos du service, surtout pour les longs trajets.

M. Taylor: Je voudrais faire une observation. À l'occasion, je prends VIA Rail de Toronto à Ottawa. Je débarque de l'avion, puis je prends VIA Rail. Cela fait deux fois que je suis incapable de me procurer un billet et que je dois faire le trajet par autobus Voyageur. Il me semble qu'à toutes les fois que je regarde la queue à la gare de l'Union au guichet de VIA Rail, elle est de plus en plus longue.

Est-ce la tendance générale au pays, ou y a-t-il des régions où on ne se sert pas des services de VIA Rail?

A titre de comparaison, la Commission canadienne des transports vous a forcés je crois à maintenir le service entre Calgary et Edmonton pendant un an ou peut-être deux, alors qu'il n'y avait presque pas de clients. La seule fois que j'ai pris le train VIA, de Calgary à Edmonton, j'avais l'impression d'être un grand personnage. Je pensais avoir un train spécial. Nous étions trois dans le train. Je me suis fait la réflexion à l'époque qu'il était impossible de ne pas s'attendre à ce que vous perdiez de l'argent si vous étiez forcés de maintenir ce genre de service.

[Text]

Are there other such lines where it takes CTC two years to accept your recommendation that there is not any traffic?

Mr. Hanigan: The problem you had in Toronto, from our point of view, is a good problem. We prefer to see that type of problem rather than the ones where there is no one on the train, although we would like to accommodate all people.

It is true that the Ottawa-Toronto line is a popular line. Also, for example, Montreal-Toronto is always a very heavily used line. We have some lines, however, where there is a surplus of seats, there is no doubt. We monitor those very closely.

As far as your observations concerning the CTC go, it is true that it is a lengthy process.

Mr. Taylor: I would like to make a comment. You mentioned service. I did not feel there was anything left to be desired in the service I got on VIA Rail. As a matter of fact, there was one fairly young train man—I guess he was about 23 or 24—who was going out of his way to accommodate customers all through the car. He created a tremendous feeling of goodwill. The occasional conductor takes your ticket and that is it; he does not say "How are you this morning?" or "Good morning". But most of them are excellent, and I think the service is pretty good.

But there are two questions I would like to ask.

What do you think the biggest problem is today with regard to VIA Rail? If you had to say what you would like to be solved first, what would that be?

The Chairman: Excluding funding from the government?

Mr. Taylor: No, including anything.

The Chairman: Oh, well, let him pick whatever it is. What would you want Santa Claus to bring?

Mr. Hanigan: Our biggest problem—and I think it is pretty obvious—is on-time performance. We still have to improve on-time performance. Mind you, in recent months it has been quite good. Our overall on-time performance in the last four months has been in excess of 80% for all trains. But we had a difficult period at the beginning of the year and now we are going into a more difficult period over the holiday season and during the winter months so we do not know how we are going to come through.

We certainly are taking all steps to make sure that the equipment is in good operating condition, but I think the age of the equipment itself is against us. We have constantly to repair and invest heavily in old cars. Although you can refurbish a locomotive or a car, it is still 30-year-old equipment.

Certainly, if I could make a wish it would be to improve our on-time performance. I think it is very important, particularly on the shorter runs that we operate those trains on time. People notice when a train is late. They do not always make a

[Translation]

Y a-t-il eu d'autres exemples de lignes où il a fallu deux ans à la CTC pour accepter votre recommandation d'abolir un service inutilisé?

M. Hanigan: De notre point de vue, les difficultés que vous avez éprouvées à Toronto sont bonnes. Nous préférons éprouver ce genre de problème plutôt que le problème contraire, c'est-à-dire là où il n'y a personne dans le train, bien que nous aimerions accepter tous les voyageurs.

Il est vrai que le trajet Ottawa-Toronto est populaire. La ligne entre Montréal et Toronto est toujours très utilisée aussi. Nous avons des lignes cependant où il reste des places, incontestablement. Nous surveillons celles-ci de très près.

Quant à ce que vous avez dit sur la procédure de la CTC, il est vrai que c'est long.

M. Taylor: J'aimerais faire une remarque. Vous avez parlé du service. Le service que j'ai reçu dans les trains de VIA Rail à mon avis ne laisse rien à désirer. J'irais même jusqu'à dire, il y avait un assez jeune employé—je suppose qu'il avait 23 ou 24 ans—qui faisait tout son possible pour rendre service à tous les voyageurs dans le wagon. Il a créé beaucoup de bonne volonté. Il arrive que le chef de train ne prenne que votre billet un point c'est tout; il ne dit pas «Comment allez-vous ce matin?» ou «Bonjour». Mais la plupart d'entre eux sont excellents, et je crois que le service est bon.

Mais il y a deux questions que j'aimerais vous poser.

A votre avis, quel est le principal problème de VIA Rail aujourd'hui? Si vous deviez choisir ce que vous voulez d'abord régler, que choisiriez-vous?

Le président: À l'exclusion du financement public?

M. Taylor: Non, tout inclus.

Le président: Qu'il choisisse. Qu'est-ce que vous voulez que le Père Noël vous apporte?

M. Hanigan: Notre problème le plus grave—et je crois que c'est assez évident—c'est le respect des horaires. Il nous faut encore améliorer cet aspect. Il est à noter que ces derniers mois, notre performance a été assez bonne. Nous avons au cours des quatre derniers mois, respecté les horaires dans plus de 80 p. 100 des cas, pour tous les trains. Mais nous avons connu une période difficile au début de l'année, et maintenant nous abordons une période plus difficile encore, à cause des vacances et des mois d'hiver et je ne sais pas quelle sera notre performance.

Nous prenons certainement toutes les mesures possibles pour nous assurer que l'équipement est en bon état, mais l'âge même de cet équipement joue contre nous. Il nous faut constamment investir lourdement pour entretenir et réparer les vieux wagons. On peut remettre à neuf une locomotive ou un wagon, mais il n'en demeure pas moins que cet équipement a toujours 30 ans.

Il est certain que si un souhait m'était donné, je voudrais améliorer le respect de nos horaires. Je crois que c'est très important, surtout sur les parcours plus courts que les trains soient à l'heure. Le public le remarque quand le train est en

[Texte]

big fuss if a plane is late because they are thinking as safety as one of the main elements. So your plane might be late 20 minutes; you do not care too much as long as you make it safely. But if the train is late 20 minutes between Montreal and Toronto or Montreal and Ottawa then it is a problem. People like to see the trains on time. So I think this is our biggest challenge right now, and certainly it is one of the things I would like to see corrected.

• 1000

But there is a point I would like to make here. You are referring to on-board personnel. I would like the committee to know that conductors, for example, are not VIA employees; they are CN or CP, whatever the case may be. But we are planning to transfer those employees to VIA during 1987, so it would give us better control over the attitude and the way the conductors and the operating crews treat our passengers. We would put them through training programs and make sure they offer the same type of courtesy as our OBS people do.

Mr. Taylor: I think that is very important, Mr. Chairman. I noticed that some of the younger trainmen, I guess you call them, not the conductors, seem to be going from seat to seat to ask elderly women if they can help them or if they can take their suitcases down or put them up. It leaves a nice feeling in a person's mind when somebody is concerned enough to do that. I commend you on the younger types of people you have on your staff in VIA Rail between Toronto and Ottawa.

That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Before calling Mr. Ouellet—and then I have Mr. Benjamin and anyone else—I will follow up on two supplementaries from Mr. Taylor on the ridership. Looking at your annual report—and I think I understand—on your page 19, it has increased somewhat. I do not know whether or not it is 15%. But the question is: while your ridership or total passengers carried has gone up—in 1985 I guess it was 7.034 million, and that has gone up from the year before at 6.77 million—your average number of passenger miles per train mile has gone down to 119 in 1985, compared to 121, 123, etc. Is that because some lines have been abandoned? Could you explain why the absolute figure has gone up, but the average has gone down?

Mr. Hanigan: It is the opposite, Mr. Chairman.

The Chairman: That is what I am trying to find out.

Mr. Hanigan: We have more services. In 1985 we restored six services. Because we have more services, we put on more miles.

The Chairman: That is why it is. I understand.

[Traduction]

retard. On ne se plaint pas toujours lorsque l'avion est en retard, car on songe d'abord à la sécurité. Votre avion peut donc se présenter avec 20 minutes de retard; vous ne vous en préoccupez pas dans la mesure où vous vous rendez en toute sécurité. Mais si le train a 20 minutes de retard entre Montréal et Toronto ou entre Montréal et Ottawa, c'est toute une histoire. On aime voir les trains à l'heure. Je crois donc que c'est actuellement notre plus grand défi. J'aimerais certainement que nous puissions remédier à ce problème.

J'aimerais cependant faire valoir quelque chose. Vous avez parlé du personnel à bord. J'aimerais que le Comité sache que les chefs de trains, par exemple, ne sont pas des employés de VIA; ils travaillent pour le CN ou le CP, selon le cas. Mais nous prévoyons transférer ces employés à VIA, au cours de 1987, ce qui nous permettra de surveiller de plus près l'attitude et le comportement des chefs de train et du personnel technique envers nos passagers. Nous leur ferons suivre des cours de formation et nous nous assurerons qu'ils feront preuve de la même courtoisie que notre personnel SDT.

M. Taylor: Je crois que c'est très intéressant, monsieur le président. J'ai constaté que certains des employés de bord, je suppose que c'est ainsi qu'on les appelle, je ne parle pas des chefs de train, semblent passer, et demander aux femmes âgées s'ils peuvent les aider ou s'ils peuvent placer ou descendre leurs valises. Cela fait bonne impression lorsqu'un employé s'intéresse suffisamment à vous pour faire cela. Je tiens à vous féliciter des jeunes employés que vous avez à bord entre Toronto et Ottawa.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

Avant de céder la parole à M. Ouellet—et ensuite ce sera M. Benjamin, suivi de quelqu'un d'autre—j'aimerais poser deux questions supplémentaires suite à ce qu'a dit M. Taylor sur la clientèle. Si l'on regarde votre rapport annuel—si j'ai bien compris, c'est à la page 19, votre clientèle a augmenté quelque peu. Je ne sais pas si c'est ou non de 15 p. 100. Mais voici ma question: bien que la clientèle ou que le nombre total de voyageurs ait augmenté—en 1985, je suppose que la clientèle se chiffrait à 7,034 millions, une augmentation par rapport à l'année précédente qui avait vu 6,77 millions de passagers—le nombre moyen de voyageurs-mille par train-mille est tombé à 119 en 1985 comparé à 121, 123, etc. Est-ce parce que vous avez abandonné certains parcours? Pouvez-vous nous expliquer pourquoi il y a eu une augmentation en termes absolus mais que la moyenne a diminué?

M. Hanigan: C'est le contraire, monsieur le président.

Le président: C'est ce que j'essaie de découvrir.

M. Hanigan: Nous avons plus de parcours. En 1985, nous avons repris six trajets. Parce que nous avons un plus grand nombre de trajets, nous avons roulé un plus grand nombre de miles.

Le président: C'est la raison. Je comprends.

[Text]

I have one other question from the Chair, and I may come back to this. In that ridership, are there internal studies that show . . . ? I know where all the population of Canada is; it is pretty central. But in terms of the competing modes you have in central Canada and the population that uses the train, how does that compare with the periphery, the east and the west, whereby they do not have as much competing mode and the train—certainly, in the east, unless you are going to fly—is the way you get from Lower Canada to Upper Canada, from Atlantic to Upper Canada? Are there any internal breakdowns of that?

In other words, there are some suggestions in terms of the future for VIA in options A, B, C, D, and E, and all the options government has included, that other than the corridor route or even commuter routes in the heavily populated areas, the real potential for VIA is the long-distance route connecting the far parts to the centre, because so many people cannot take the plane and all that.

Now, would you give me a reaction to that? I do not know how that ridership is. Is the ridership related totally to the population, or is there a heavier ridership in the less populated parts compared to their population?

Mr. Hanigan: Unfortunately, Mr. Chairman, I do not have these figures with me. I could give you examples of market penetration. Our surveys show, for example, that we have approximately 4% of the overall travel market in Canada compared to around 9% or 10% for the airlines.

• 1005

Now, these figures vary, of course, from region to region. If we take Montreal-Toronto, if I remember correctly, I think we have around 11% of the total travelling market. It diminishes, of course, in certain regions.

My guess—and it is strictly a guess; I do not have any figures in front of me—is if you take the movement of people per region in regard to the population, it is probably all in the order of about 10%, I guess. Since you have, let us say, less population on the Prairies, sure, your . . .

The Chairman: So whatever it is in relation to the population, it is pretty standard, whether it is in the East—

Mr. Hanigan: Except it is probably higher in the Corridor. I am told in the Corridor we are moving 14% of all movements; 14% of the total market is rail.

Mr. Angus: What share does air have in that corridor?

Mr. Roche: It would be a good 18%, maybe. It is a little higher than for us.

Mr. Angus: But that is better than the national average.

Mr. Roche: Bus is lowest in the Corridor, then it is ourselves, then air, then of course the private automobile.

[Translation]

J'ai encore une question, et j'y reviendrai peut-être d'ailleurs. Au sujet de votre clientèle, avez-vous effectué des études internes qui démontrent . . . ? Je sais où se trouve toute la population du Canada; plus ou moins au centre. Compte tenu des modes de transport en concurrence au centre du Canada et les voyageurs qui prennent le train, comment la situation se compare-t-elle à ce qui se passe dans les régions périphériques, c'est-à-dire l'est et l'ouest, où il y a moins de modes de transport en concurrence et où le train, et c'est certainement le cas dans l'Est, à moins de prendre l'avion, est la façon de se déplacer du Bas-Canada au Haut-Canada, de l'Atlantique au Haut-Canada? Avez-vous une ventilation de ce phénomène?

En d'autres termes, en ce qui concerne l'avenir de VIA, les options A, B, C, D et E, et toutes les options du gouvernement laissent supposer jusqu'à un certain point que outre les parcours dans le corridor ou même le réseau de trains de banlieues dans les régions très peuplées, ce sont les longs parcours qui relient les régions éloignées au centre qui constituent le potentiel réel de VIA, car un grand nombre de voyageurs ne peuvent prendre l'avion.

Quelle est votre réaction à cela? Quelle est la clientèle? Celle-ci dépend-elle complètement du taux de population, ou est-ce que les trains sont plus achalandés dans les régions moins peuplées du pays en termes relatifs?

M. Hanigan: Malheureusement, monsieur le président, je n'ai pas ces chiffres avec moi. Je peux vous donner des exemples de pénétration du marché. Nos enquêtes révèlent par exemple, que nous détenons environ 4 p. 100 du marché global du voyage au Canada, comparé aux taux d'environ 9 ou 10 p. 100 des sociétés d'aviation.

Évidemment, ces chiffres varient d'une région à l'autre. Si nous prenons le cas du parcours Montréal-Toronto, si j'ai bonne mémoire, je crois que nous détenons environ 11 p. 100 du marché total. Ce taux diminue, bien sûr, dans certaines régions.

Je dirais—et c'est vraiment comme ça, en l'air, car je n'ai pas les chiffres devant moi—que si l'on regarde le mouvement par région, comparé à la population, c'est probablement d'environ 10 p. 100. Or puisqu'il y a moins de gens dans la région des Prairies, certainement, votre . . .

Le président: Donc quel que soit le taux relativement à la population, c'est assez généralisé, qu'il s'agisse de l'Est . . .

M. Hanigan: Sauf probablement que c'est plus élevé dans le Corridor. On me dit que dans celui-ci, nous déplaçons 14 p. 100 de tous les voyageurs; 14 p. 100 du marché global revient au chemin de fer.

M. Angus: Quelle est la part de l'avion dans ce Corridor?

M. Roche: C'est 18 p. 100 au moins, peut-être. C'est un peu plus élevé que notre part à nous.

M. Angus: Mais supérieur à la moyenne nationale.

M. Roche: C'est l'autobus qui a la plus petite part dans le Corridor, ensuite il y a nous-mêmes, ensuite l'avion, et bien sûr l'automobile particulière.

[Texte]

Mr. Hanigan: The private automobile is still the biggest mover of people everywhere.

The Chairman: And bus is the lowest.

Mr. Hanigan: In the Corridor it is lower than rail.

The Chairman: That is interesting.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, it might be useful if these statistics were given to all the members of the committee. I would certainly like to receive these statistics.

The Chairman: I must say I would like whatever you can give, so we could have it before the committee. I am a little surprised at what you have told me. That is very interesting. If you could break up that ridership . . . and there may be, not too much paper, but more studies you could add.

That is certainly one of the thoughts people have expressed. You have that Queen Elizabeth Highway, you have a railway, you have the airlines bombing back and forth between Montreal and Toronto, and then you have the railway.

Mr. Hanigan: Yes, we will supply the committee with such information.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Hanigan de me rassurer quant au bilinguisme de la compagnie VIA Rail.

M. Hanigan: VIA Rail est certainement une compagnie bilingue. Mais ce bilinguisme, évidemment, peut varier d'un endroit à l'autre. Mais, dans toute la mesure du possible, nous respectons la Loi sur les langues officielles. Nous allons même au-delà.

M. Ouellet: Si vraiment vous allez au-delà, monsieur Hanigan, j'aimerais vous souligner un fait qui s'est produit récemment à Toronto. Il m'apparaît absolument inacceptable. J'appréciera même que vous interveniez afin de changer une situation gravement injuste envers des employés de Montréal transférés à Toronto lors d'une réorganisation de la compagnie VIA Rail. Ces derniers doivent maintenant travailler exclusivement en anglais; ils ne reçoivent aucune directive dans leur langue, ils n'arrivent donc pas à comprendre ces directives. Ils aimeraient pouvoir travailler dans leur langue maternelle. Lors du transfert d'un certain nombre d'employés de Montréal à Toronto, la compagnie a-t-elle pris des dispositions pour s'assurer que ces personnes ne seraient pas obligées de travailler dans une autre langue de travail que celle à laquelle elles étaient habituées?

M. Hanigan: La langue de travail entre le superviseur et les employés, dans l'atelier de Toronto, est l'anglais.

[Traduction]

M. Hanigan: C'est toujours l'automobile particulière qui est le plus utilisée partout.

Le président: Et l'autobus le moins.

M. Hanigan: Dans le Corridor, la part de l'autobus est inférieure à celle des chemins de fer.

Le président: C'est intéressant.

M. Ouellet: Monsieur le président, il serait peut-être utile si on donnait ces statistiques à tous les membres du Comité. J'aimerais certainement les recevoir.

Le président: Je dois dire que je serais heureux de recevoir tout ce que vous pouvez nous donner, de façon à ce que le Comité en soit saisi. Je suis un peu surpris de ce que vous me dites. C'est très intéressant. Si vous pouviez nous faire une ventilation des passagers . . . et peut-être pouvez-vous sans nous donner trop de documents ajouter quelques études.

C'est certainement quelque chose que les gens ont dit. Il y a l'autoroute Queen Elizabeth, il y a le chemin de fer, il y a les avions qui font la navette entre Montréal et Toronto, et il y a le chemin de fer.

M. Hanigan: Oui, nous allons fournir ces renseignements au Comité.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Hanigan to give me assurances as to bilingualism at VIA Rail.

Mr. Hanigan: VIA Rail is certainly a bilingual company. Of course this bilingualism can vary from one place to another. As far as possible, though, we adhere to the Official Languages Act. We even go further.

Mr. Ouellet: If really you go further, Mr. Hanigan, I would like to bring up an incident that happened recently in Toronto. Something that appears quite unacceptable. Actually, I would appreciate it if you could intervene, in order to reverse a situation that is markedly unfair to employees from Montreal who were transferred to Toronto following a reorganization at VIA Rail. These employees must now work exclusively in English; they are not getting any directives in their language, and therefore they cannot understand these directives. They would like to be able to work in their mother tongue. When a certain number of employees were transferred from Montreal to Toronto, did the company take measures to make sure that these employees would not be forced to work in a language of work other than the one they were accustomed to?

Mr. Hanigan: The language of work between supervisors and employees, in the Toronto shop, is English.

• 1010

Il est vrai qu'il y a, possiblement, quelques personnes de langue française qui travaillent dans cet atelier. La langue de travail est l'anglais. Quant aux communications de la société émanant de son siège social, elles sont, évidemment, bilingues, en tout temps. Mais il n'est pas toujours facile, dans un atelier de 600 ou 700 employés dont la langue de travail est l'anglais,

It is true that there are possibly some French-speaking people working in that shop. The language of work is English. As for the communications coming from the company's head office, of course they are bilingual, at all times. However, it is not always easy in a shop where you have 600 or 700 people

[Text]

que le superviseur puisse donner toutes les instructions dans les deux langues. Ce n'est pas toujours facile.

M. Ouellet: Monsieur Hanigan, je ne pense pas qu'on puisse traiter d'une question aussi importante à la légère. Me dire que ce n'est pas aussi facile, n'est pas une réponse. Comme président de la compagnie, vous devez vous assurer que vos employés, aussi bien que le public que vous servez, puissent être servis adéquatement dans les deux langues. VIA Rail a pris la décision personnelle de transférer des gens à Toronto. Ces gens, travaillant maintenant à Toronto, sont exclusivement traités en anglais. Ne pensez-vous pas que vous auriez pu déménager au moins un superviseur qui comprend le français pour donner des directives et des informations à ces francophones transférés à Toronto? Je ne demande pas de congédier ou de remplacer vos directeurs de Toronto. Je demande qu'il y en ait un qui puisse s'adresser à vos autres employés, en français. Ce serait un minimum.

M. Hanigan: Monsieur le président, je pense que le député de Papineau n'a pas tous les renseignements à sa disposition. Il est vrai que quelques personnes de langue française travaillent à l'usine de Toronto. Mais ces personnes l'ont demandé. Un système, le système de *bidding*, par lequel l'employé peut demander une assignation, existe chez nous. Les personnes en question ont demandé le poste. Lorsqu'ils ont fait la demande pour ce poste, ils savaient quelle était la langue de travail à l'usine de Toronto. On ne les a pas forcés à se rendre à Toronto. Ils auraient pu continuer à travailler ailleurs, à Montréal. Mais ils ont opté, choisi d'aller à Toronto, connaissant à l'avance, les conditions de travail.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais savoir si les gens qui, comme dit M. Hanigan ont *biddé*, ont fait application pour un poste de travail à Toronto, étaient devant l'alternative de perdre leur emploi à Montréal ou d'aller dans un autre service, à un niveau moindre? Conséquemment, le choix de transfert à Toronto se faisait en fonction d'un plan de carrière. Il leur permettait de demeurer au même niveau, d'aller de l'avant plutôt que de reculer.

M. Hanigan: Il s'agit, monsieur le président, d'employés qui travaillaient pour le Canadien National. Ils auraient pu opter de rester au Canadien National. Mais des postes s'ouvraient à VIA, à Toronto. Alors, ils ont appliqué et ils ont été acceptés dans la grande famille de VIA. Mais ils savaient, à l'avance, qu'ils devaient travailler à Toronto. Ils auraient pu choisir de rester au CN.

M. Ouellet: En d'autres mots, monsieur Hanigan, vous me dites que vos employés francophones qui vont travailler à Toronto, que cela leur plaise ou pas, seront obligés de travailler exclusivement en anglais, quel que soit leur nombre. N'avez-vous pas quelqu'un de la haute direction ou de l'administration à Toronto, qui soit bilingue?

M. Hanigan: Il y en a qui sont bilingues. Quelques personnes de la haute direction, du personnel de supervision, à Toronto, sont bilingues. Sûrement que les gens bilingues font l'usage des deux langues. Mais il reste que la langue de travail, à l'atelier, c'est l'anglais. Ce n'est pas tellement différent d'Air Canada, du CN ou de toute autre entreprise avec des ateliers à

[Translation]

whose language of work is English to have a supervisor giving all instructions in both languages. It is not always easy.

Mr. Ouellet: Mr. Hanigan, I do not think that we can treat such an important question so lightly. Telling me that it is not that easy is not an answer. As president of the company, you must ensure that your employees, as well as the public you serve, can be served adequately in the two languages. VIA Rail has unilaterally decided to transfer people to Toronto. These people now working in Toronto are dealt with exclusively in English. Do you not think you could have moved at least one supervisor who understands French to give orders and information to those francophones transferred to Toronto? I am not asking you to fire or replace your Toronto supervisors. I am simply requesting that there be at least one who can address your other employees in French. That would be a minimum.

Mr. Hanigan: Mr. Chairman, I think the member from Papineau does not have all the information available in this case. It is true that there are some French-speaking people working in the Toronto shop. But those people asked to do so. We have a system, known as the *bidding* system, whereby an employee can ask to be assigned somewhere in the company. The people in question asked to be posted there. When they requested that posting they knew what the language of work was in the Toronto shop. They were not forced to go to Toronto. They could have continued working elsewhere, in Montreal. But they actually chose the option of going to Toronto knowing in advance what the conditions of work would be.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to know whether the people who, as Mr. Hanigan said, *bid* for a position in Toronto were faced with the alternative of losing their job in Montreal or being shunted over to another service at a lower level? In other words, was the choice of the Toronto transfer made within the framework of a career plan, so they could stay at the same level and forge ahead rather than drop back?

Mr. Hanigan: Mr. Chairman, these were employees who worked for the Canadian National. They could have chosen to remain with CN. But there were positions opening for VIA, in Toronto. So they applied for them and they were accepted in the ranks of our great VIA family. But they knew in advance that they would have to work in Toronto. They could have chosen to stay within CN.

Mr. Ouellet: In other words, Mr. Hanigan, you are telling me that your francophone employees who go to work in Toronto, whether they like it or not, will have to work exclusively in English no matter how many of them there are. Do you not have any senior or administrative officials in Toronto?

Mr. Hanigan: Some are bilingual. Some senior management and some supervisory staff, in Toronto, are bilingual. Of course those people that are bilingual use both languages. But the fact remains that the language of work, on the shop floor, is English. It is not all that much different from Air Canada, CN or any other business with shops in Toronto or Winnipeg

[Texte]

Toronto ou à Winnipeg où la langue de travail est l'anglais. Quand on accepte ou qu'on demande de travailler dans ces endroits, il faut comprendre qu'on travaillera dans une langue qui n'est pas nécessairement la sienne.

M. Ouellet: Refusez-vous de prendre des dispositions pour qu'un certain nombre de directives de travail soient dans les deux langues?

• 1015

Vous refusez donc de demander à vos gens de Toronto d'émettre certaines directives dans les deux langues?

M. Hanigan: Tout ce qui est produit par VIA, par exemple, les manuels d'utilisation et d'entretien pour les locomotives fabriquées par *General Motors* ou les voitures fabriquées par Bombardier sont disponibles aussi bien en français qu'en anglais. Il n'est pas vrai de dire que la Société n'encourage pas le bilinguisme ou n'utilise pas le français lorsqu'il est opportun de le faire.

M. Ouellet: Vous êtes prêt à vous engager, à assurer qu'à l'avenir, dans les ateliers, les directives seront, occasionnellement et pas forcément toujours, bilingues, mais que des directives générales de travail seront données dans les deux langues.

M. Hanigan: On ne peut pas forcer, monsieur le président, un superviseur ou un contremaître anglophone unilingue, de donner des instructions en français. On ne peut pas le forcer on peut l'encourager...

M. Ouellet: Ce n'est pas de cela que je parle, Monsieur Hanigan.

M. Hanigan: Je voudrais bien qu'on me permette de répondre à la question. On peut l'encourager, l'inciter de toutes sortes de façons à apprendre le français. C'est ce qu'on fait, continuellement, à VIA. Quant aux directives générales de l'entreprise, elles sont disponibles dans les deux langues.

M. Ouellet: Je ne veux pas vous empêcher de répondre, je veux que vous répondiez à ma question en particulier. Je veux vous éclairer en vous disant que dans vos ateliers, on affiche, périodiquement, au babillard, des instructions, des papiers d'information, des directives à vos employés. Ne pensez-vous pas que là où il serait justifié de le faire, et que ces affiches soient dans les deux langues. Je ne vous demande pas de changer votre superviseur. Je vous demande que celui qui assiste le superviseur, qui écrit actuellement toutes ses affiches en anglais, puisse, occasionnellement, produire des affiches bilingues.

The Chairman: Are they in both languages in Montreal? Is everything on the board and the directives in Montreal in English and French? I would be interested in learning about that.

Mr. Hanigan: In Montreal, Mr. Chairman, the working language in the shops is French.

The Chairman: That is what I would think.

Mr. Hanigan: You may have, in Montreal, some directives that will appear in French only. In Toronto, or in cities where

[Traduction]

where the language of work is English. When you agree or ask to work there, you have to understand that you are going to be working in a language that is not necessarily yours.

Mr. Ouellet: Are you refusing to take the means so that a certain number of work orders or directives be given in both languages?

So you refuse to ask your people in Toronto to hand out certain directives in both languages?

Mr. Hanigan: Everything that is produced by VIA, for example the user's manuals or maintenance manuals for the locomotives made by General Motors or the cars made by Bombardier, is available both in French and in English. It is not true to say that the company does not encourage bilingualism or does not use French when it should.

Mr. Ouellet: So you are ready to commit yourself to ensuring that in future, in the shops, the directives will be, from time to time and not necessarily always, bilingual, but that the general work directives will be given in both languages.

Mr. Hanigan: Mr. Chairman, we cannot oblige a supervisor or a unilingual English-speaking foreman to give orders in French. We cannot force him, although we can encourage him...

Mr. Ouellet: That is not what I am talking about, Mr. Hanigan.

Mr. Hanigan: I would like to be allowed to answer the question. We can encourage him in all kinds of ways to learn French. That is what we are continually doing at VIA. As for the general directives coming from the corporation itself, they are available in both languages.

Mr. Ouellet: I am not trying to prevent you from answering. I want you to answer my specific question. I could perhaps clarify this for you by telling you that in your shops, periodically, there are things put up on the bulletin board, instructions, notes, directives to your employees. Do you not think that when the case justifies it, those posters should be in both languages? I am not asking you to change supervisors. I am simply asking that the one who helps the supervisor, who presently writes all these posters up in English, might, occasionally, produce bilingual bulletins.

Le président: Ces affiches sont-elles dans les deux langues à Montréal? Est-ce que tout ce qui est affiché au babillard l'est en anglais et en français à Montréal? J'aimerais bien savoir ce qu'il en est.

M. Hanigan: Monsieur le président, à Montréal la langue de travail à l'atelier est le français.

Le président: C'est à cela que je m'attendais.

M. Hanigan: À Montréal il arrive parfois que certaines directives apparaissent en français seulement. À Toronto, ou

[Text]

the working language is English, some of them are bilingual, but not all of them.

M. Ouellet: Que me dites-vous? Aurez-vous, dorénavant, du personnel pour assister vos superviseurs de l'atelier de Toronto, de façon à émettre, sur les babillards, occasionnellement, les directives dans les deux langues? Vous avez maintenant des employés francophones à Toronto.

M. Hanigan: Il y en a actuellement. Tout n'est pas dans les deux langues, mais il y en a.

M. Ouellet: Vous dites, qu'actuellement, à Toronto, il y a des affiches dans les deux langues?

M. Hanigan: Oui. Mais, toutes les affiches ne sont pas dans les deux langues.

The Chairman: Perhaps he may be satisfied now . . . but are head office directives in both languages?

Mr. Hanigan: Yes.

The Chairman: Okay.

M. Hanigan: Un complément d'information . . .

All the policy directives are in both languages. Job advertisements, for example, open positions, are in both languages.

• 1020

M. Ouellet: Le problème se pose comme suit: à la suite de l'arrivée d'employés de Montréal, à Toronto, des demandes ont été poliment faites pour qu'ils aient des directives en français. M. Hanigan sourit à la pensée que des Montréalais qui travailleront à Toronto espèrent travailler dans leur langue; mais on leur a dit que c'était un pays bilingue. Je ne trouve pas cela drôle. Je trouve même tragique que je sois obligé de soulever cette question ici. VIA Rail n'a pas pris de dispositions, au moment où certains de ses employés de Montréal partaient pour Toronto, pour que ces employés soient bien encadrés et se retrouvent dans un environnement satisfaisant. Il s'est passé ceci, monsieur le président, et je demanderais à M. Hanigan d'intervenir; à la suite d'une série de demandes, un employé, M. Claude Lavoie, a pris une de ces affiches unilingues sur le mur et est allé voir son superviseur, M. Draper. Il lui a montré l'affiche et lui a demandé poliment si, à l'avenir, les affiches pouvaient être dans les deux langues? Or, M. Draper, sans aucun autre préavis, même si cette discussion se produisait pour la première fois, a suspendu M. Lavoie, sans salaire, pour trois semaines; on lui a enlevé 20 points de mérite. Ce qui me paraît excessif dans les circonstances et inacceptable de la part d'un employé supérieur d'une compagnie comme VIA Rail qui se doit d'être bilingue.

The Chairman: Is this the first time you have brought this up, Mr. Ouellet? I mean, has there been correspondence with the officials of VIA?

Mr. Ouellet: There has been a lot of discussion in Toronto in this regard.

[Translation]

dans ces villes où la langue de travail est l'anglais, certaines de ces affiches sont bilingues, mais pas toutes.

Mr. Ouellet: What do you mean? Does that mean from now on you will have personnel to help your supervisors out in the Toronto shop so as to be able to occasionally post certain directives in both languages on the bulletin boards? You now have French-speaking employees in Toronto.

Mr. Hanigan: There are some right now. Everything is not in both languages, but there is some.

Mr. Ouellet: Are you telling me that presently, in Toronto, there are things being posted in both languages?

Mr. Hanigan: Yes. But all the bulletins posted are not in both languages.

Le président: Peut-être sera-t-il maintenant satisfait . . . mais les directives émanant du siège social sont-elles dans les deux langues?

M. Hanigan: Oui.

Le président: Parfait.

Mr. Hanigan: Some added information . . .

Toutes les directives concernant nos politiques sont dans les deux langues officielles. Par exemple, on affiche les postes à pourvoir dans les deux langues.

Mr. Ouellet: The problem is this: following the arrival in Toronto of employees from Montreal, polite requests were made for directives to be issued in French. Mr. Hanigan finds it amusing to think that Montrealers working in Toronto would hope to work in their own language; but the fact is they have been told this is a bilingual country. I do not find it the slightest bit funny. On the contrary, I find it almost tragic that I even have to raise that issue here. VIA Rail took no steps, when some of its employees from Montreal were leaving for Toronto, to ensure that these employees would be properly trained and would be in a satisfactory environment. This is what happened, Mr. Chairman—and I would ask Mr. Hanigan to intervene here—after making a number of requests, an employee, Mr. Claude Lavoie, took one of the unilingual notices off the wall and went to see his supervisor, Mr. Draper. He showed him the notice and asked him politely if, in the future, such notices could be published in both languages. Mr. Draper then, without any prior notice, although this was the first time such a discussion had taken place, suspended Mr. Lavoie without pay for three weeks, and docked him 20 merit points into the bargain. I feel that is excessive, given the circumstances, and utterly unacceptable behaviour from a senior employee of a company like VIA Rail, which says it is bilingual.

Le président: S'agit-il de la première fois que vous soulevez cette question, monsieur Ouellet? Avez-vous écrit à VIA Rail au sujet de cette question?

M. Ouellet: On en a parlé en long et en large à Toronto.

[Texte]

The Chairman: No, no. Have you?

Mr. Ouellet: Well, it is the first time I have had the pleasure of seeing this gentleman.

The Chairman: But you have not had any correspondence. I must say they should check into that specific situation, if those are the facts as you relate, and get back to us, unless they are aware of it right today.

Mr. Hanigan: Mr. Chairman, I would like to register, certainly, *mon désaccord*, my disagreement, with what the member for Papineau has just said. This man was not disciplined because he asked to have French signs. He was disciplined for other reasons; for insubordination. Contrary to what the member for Papineau has just said, he did not hand the posters to the superintendent. He did it in another manner. A disciplinary committee sat over this problem and the decision was to suspend the man for three weeks for insubordination. The union has decided not to file a grievance over this.

So I think there is a lot more than what has just been said here. It is a case in itself. I do not have all the facts here, except what I have just said. But it is certainly very different from what we were just told.

The Chairman: Mr. Ouellet, I just wondered if there had been correspondence you were not happy with. Then you could bring it before our committee. Anyway, you have asked the questions and you have had a response. There is obviously a difference of opinion here. I do not think this is the proper way, with respect. If you had not been satisfied with the answers from the company that were just given by the chairman—

Mr. Ouellet: I think the answer by the chairman is misleading.

The Chairman: Well, then you should have laid a foundation for it. I am not going to sit here and have a wrangle between you and the chairman. We could get into all sorts of situations in terms of the number of employees in VIA Rail, and disagreements. Your questioning was proper. You have had a response. You may not be happy with it. He says your premises were misleading and you say his premises were misleading.

Mr. Ouellet: I am not saying his premises; I am saying his answer is not accurate.

The Chairman: He said your premises were not accurate. So where are we?

Mr. Ouellet: I am sorry. I would challenge the Chairman of VIA to produce the file on Mr. Lavoie, and I indicate that this has been requested and has not been submitted. This gentleman has nothing written on his file except the suspension, and I say it is absolutely exaggerated to suspend this gentlemen for three weeks.

[Traduction]

Le président: Oui. Mais est-ce que vous-même en avez discuté avec VIA Rail?

M. Ouellet: Eh bien, c'est la première fois que j'ai le plaisir de rencontrer ce monsieur.

Le président: Mais vous n'avez pas envoyé de lettre là-dessus. Je dois dire qu'il convient qu'il vérifie les faits, si vous avez raison dans cette affaire, et qu'il nous fasse un rapport là-dessus—à moins qu'il puisse nous en dire plus tout de suite.

M. Hanigan: Monsieur le président, je voudrais vous dire tout de suite que je ne suis pas d'accord avec les propos du député de Papineau. Cet employé ne s'est pas vu imposer des mesures disciplinaires simplement parce qu'il a demandé que les affiches soient publiées en français. C'était pour d'autres raisons; il a manqué de respect envers son supérieur. Contrairement à ce qu'a dit le député de Papineau, il n'a pas simplement donné l'affiche à son supérieur. Il a fait tout à fait autre chose. Un comité disciplinaire a étudié le problème et il a été décidé de suspendre cet employé pendant trois semaines pour manque de respect envers son supérieur. Le syndicat a décidé de ne pas déposer un grief.

Donc, je pense que la situation n'est pas tout à fait celle qu'on vient de nous présenter. C'est un cas bien particulier. Je ne connais pas encore tous les détails, sauf ce que je vous ai déjà dit. C'est certainement très différent de ce qu'on vient de vous dire.

Le président: Monsieur Ouellet, vous aurait-on répondu d'une manière qui ne vous satisfaisait pas? Si oui, vous pourriez soulever cela devant le Comité. Quoi qu'il en soit, vous avez posé vos questions et on vous a donné une réponse. Il semble évident que les avis sont partagés. Je ne crois pas que ce soit la voie appropriée pour traiter cette question. Si la compagnie ne vous a pas fourni une réponse satisfaisante...

M. Ouellet: À mon avis la réponse que vient de nous donner le président induit en erreur.

Le président: Eh bien, vous devriez nous dire pourquoi. Je n'ai pas l'intention de vous permettre de vous disputer avec le président. Cela pourrait nous amener à parler de toutes sortes d'autres employés de VIA Rail, de leurs disputes avec leurs supérieurs. Votre question était appropriée, et maintenant on vous a donné une réponse. J'avoue que cette réponse ne vous satisfait peut-être pas. Le témoin dit que vos prémisses étaient fausses et vous en dites autant pour les siennes.

M. Ouellet: Je ne parle pas de ses prémisses; je dis que sa réponse n'est pas exacte.

Le président: Et lui dit que vous êtes mal informé. Où est-ce que cela nous mène?

M. Ouellet: Excusez-moi. Je demanderai donc au président de VIA Rail de produire le dossier de M. Lavoie, et je peux même dire aux membres du Comité qu'une telle demande a déjà été faite mais qu'on n'a toujours pas reçu le dossier. Ce monsieur n'a rien d'inscrit à son dossier sauf la mention de suspension, et je trouve que c'est carrément exagéré de suspendre ce monsieur pour trois semaines.

[Text]

• 1025

Now, I asked the questions. If Mr. Hanigan does not want to support this francophone employee, that is his business.

The Chairman: He did not say that, Mr. Ouellet. Now, let us be fair here. On a point of order, he did not say that. You put certain premises; there was some discussion with the witnesses, and I was surprised they had as much information to come back as their entitlement . . . They suggested the premises to your questions were not correct; you are not happy with the answer. He did not say what you said he said.

Mr. Reid, on a point of order.

Mr. Reid: On a point of order, Mr. Chairman, the basis of the first point is that the time for the first round is now passed.

The Chairman: That is correct.

Mr. Reid: Second is the nature of the dispute. Before we get into this exchange any further, I think an opportunity should be given, and Mr. Ouellet will have the opportunity of speaking to Mr. Hanigan directly on that particular issue and on a very specific subject.

Mr. Ouellet: On a point of order, I do not have to speak privately with Mr. Hanigan. This is a Crown corporation with an official policy—

The Chairman: Okay, but your time is over. He has official policy, where the directors and head office are in both languages, and many other things are in both languages. The working language in Montreal is French; the working language in other parts of Canada is English. Then you went from there, which was very proper, into the specific situation of an individual you threw on the table for the first time and with no previous correspondence of registering your complaint of Mr. Lavoie, which is the normal situation.

When you are not happy with the answer from the officials, then I think it is very proper for members to go after officials from Crown corporations and say: why did you give me this stupid answer; why did you say that, because those are not the facts? But you did not do any of that before. Your general questions on language policy were fine, but then you get into a specific thing. You want to take the full time of the committee on a specific thing when you have a dispute as to the facts.

I think you can expedite the committee business by trying to resolve the facts first, and then if you are not happy, bring it up. That is the normal case, and you always do it in the normal good way. But with respect, I think we have gone too far in this. You can continue this by correspondence and then, as you well know, these people can come back and you can say where they are wrong. But that is after laying some foundation for it. Otherwise, you just get into a debate on a sensitive issue.

[Translation]

Maintenant, j'ai posé les questions. Si M. Hanigan ne veut pas appuyer cet employé francophone, ça le regarde.

Le président: Il n'a pas dit cela, monsieur Ouellet. Soyons justes. Ce n'est pas ce qu'il a dit. Vous avez émis certaines prémisses; vous avez discuté avec les témoins, et j'ai été surpris qu'ils vous donnent autant d'informations, étant donné que . . . Ils vous ont dit que vos questions reposaient sur de fausses prémisses, et vous n'êtes pas satisfait de la réponse. Le témoin n'a pas dit ce que vous prétendez qu'il a dit.

M. Reid invoque le Règlement.

M. Reid: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Premièrement, le temps du premier tour de table est maintenant écoulé.

Le président: Vous avez raison.

M. Reid: Deuxièmement, c'est à propos de la nature de la présente dispute. Avant de poursuivre cette discussion, je pense que M. Ouellet devrait pouvoir rencontrer M. Hanigan directement pour parler de cette question bien spécifique.

M. Ouellet: Un rappel au Règlement; je n'ai pas à discuter avec M. Hanigan en privé. Nous sommes en présence d'une société de la Couronne qui a une politique officielle . . .

Le président: Très bien, mais votre temps est écoulé. La politique officielle dit que les administrateurs et les employés du siège social doivent travailler dans les deux langues, et précise d'autres services aussi dans les deux langues. La langue de travail à Montréal est le français; la langue de travail ailleurs au Canada est l'anglais. Vous avez établi cela, puis après, ce qui était tout à fait dans l'ordre, vous avez parlé du cas d'un particulier comme cela, pour la première fois, sans avoir saisi M. Lavoie de votre plainte par correspondance, ce qui est la voie normale.

Ensuite, si vous n'êtes pas satisfait de la réponse qu'on vous donne, vous êtes en droit, je pense, d'exiger des explications de la part des hauts fonctionnaires de la société de la Couronne; vous pouvez leur demander pourquoi ils vous ont donné cette réponse idiote qui ne correspond en rien aux faits. Mais vous n'avez pas suivi cette démarche. Vos questions générales sur la politique linguistique étaient correctes, mais ensuite, vous avez parlé d'un cas précis. Vous prenez tout le temps du Comité pour discuter d'un cas précis, alors que vous ne vous entendez même pas sur les faits.

Vous pourriez accélérer les travaux du Comité en tentant de résoudre les faits d'abord, puis, si vous n'êtes pas satisfait, revenir à la charge par la suite. C'est la façon normale de procéder, et c'est toujours ainsi que vous le faites. Mais cette fois-ci, je pense que nous sommes allés trop loin. Vous pouvez toujours travailler sur ce dossier par correspondance, puis après, les témoins peuvent toujours revenir, et à ce moment-là, vous pouvez leur dire où ils ont fait erreur. Mais il faut tout d'abord une certaine base. Autrement, cela ne donne qu'un débat sur une question délicate.

[Texte]

Your time is over at this time. But I see Mr. Benjamin, and I have Mr. Reid. I have other people in the second round if others do not want to go in the first.

Again, I know Mr. Benjamin is going to have several questions, and I thought we might even have supplementaries. But we have been going around the circle here, so let us keep going.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, it is good to see you. As you are fully aware, the *Rail Passenger Action Force Report* was made public earlier this year, a few months ago—the task force report, headed up by Mr. Horner and two other members—and the government chose not to make it public, but another organization did. So I assume everyone, including you, has copies of the *Rail Passenger Action Force Report* recommendations to the government, to the former Minister as well as the former Minister of State for Transport.

I appreciate that this was requested by the Minister and the report was made to the Ministers, but I want to know if VIA Rail has taken any actions on the recommendations in the task force report. I know the routes that had been abandoned were reinstated, but a number of specific recommendations were made about the operations of VIA Rail.

In the first place, they are most supportive of the necessity, the imperative, that VIA Rail will not succeed without that new equipment. In fact, they say that without the funds to modernize the corporation the only alternative is to shut it down completely, and nobody wants that, including a majority of Canadians.

• 1030

My colleague raised the matter of the new equipment and the bi-level cars, and there have been objections from CP to the presence of bi-level equipment on its tracks. The task force were not given an extension to their mandate so they were unable to do a comparative analysis among CP, CN and U.S. railroads clearance standards, but they say that kind of analysis is required.

Has VIA or somebody else made such an analysis; and, if so, what were the findings on the use of bi-level cars on the various railroads and CP's objections?

Mr. Hanigan: It is true that when this report was produced and sent to the Minister there were objections by CP to the possibility of using some of their tunnels. They thought at one time that the clearance, either in tunnels or where they have two tracks running one alongside the other, could cause them problems. There were a number of engineering discussions between VIA, the manufacturers of this equipment and CP, and finally the matter has been resolved. CP has accepted our position that those bi-level cars could be operated safely.

[Traduction]

Votre temps est écoulé pour le moment. Je vois sur ma liste les noms de M. Benjamin et M. Reid. J'ai d'autres noms pour le deuxième tour de table, s'il n'y a plus personne pour le premier.

Je le répète, je sais que M. Benjamin aura plusieurs questions et que nous aurons peut-être même des questions supplémentaires. Mais comme nous faisons un tour de table, continuons.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je suis heureux de vous voir. Comme vous le savez sans doute, le Rapport du groupe de travail sur le transport de voyageurs par chemins de fer a été rendu public il y a quelques mois—je parle du Rapport du groupe de travail dirigé par M. Horner et deux autres députés—et le gouvernement a décidé de ne pas le rendre public, mais quelqu'un d'autre l'a fait. Je présume que tout le monde, y compris vous, a une copie des recommandations du rapport faites au gouvernement, à l'ancien ministre et ancien ministre d'État aux Transports.

Je comprends que l'étude a été demandée par le ministre et que le rapport a été présenté aux ministres, mais je voudrais savoir si VIA Rail a fait quelque chose suite aux recommandations du rapport du groupe de travail. Je sais qu'on a rétabli les itinéraires qui avaient été abandonnés, mais il y avait un certain nombre de recommandations précises au sujet des opérations de VIA Rail.

Tout d'abord, le rapport ne laisse aucun doute quant à la nécessité d'un nouvel équipement, à défaut duquel VIA Rail ne pourra réussir. En fait, le rapport dit que sans les fonds pour moderniser la société, le seul autre choix qui reste c'est de fermer les portes, et personne ne veut cela, pas la majorité des Canadiens toujours.

Mon collègue a parlé du nouvel équipement et des wagons à deux niveaux—et le CP semble s'opposer à la présence de ces wagons sur ses rails. Le groupe du travail n'a pas obtenu un prolongement de son mandat qui lui aurait permis de faire une analyse comparative des normes régissant les chemins de fer du CP, du CN et des États-Unis, mais cette analyse n'en demeure pas moins nécessaire.

Cette étude a-t-elle été faite par VIA ou quelqu'un d'autre? Et dans l'affirmative, quelles sont les conclusions en ce qui concerne l'utilisation de wagons à deux niveaux sur les divers chemins de fer, et les objections du CP?

M. Hanigan: Il est vrai que lorsque le rapport a été publié et envoyé au ministre, le CP s'opposait à l'utilisation de ces wagons dans certains tunnels. On craignait que le gabarit de certains tunnels ou de certaines voies doubles pouvaient poser des problèmes. Après un certain nombre de discussions techniques entre VIA, les fabricants du matériel et CP, le problème a été résolu. Le CP s'est rallié à notre avis que les wagons à deux niveaux pouvaient rouler sans danger.

[Text]

Mr. Benjamin: I have one more question on the cars, for the moment anyway—my colleague may have some more. Now that you have had the experience of the negotiations with the consortium of the two Canadian companies to have a joint agreement with VIA on the price, etc., of those cars, if the government were to say to those two companies now to negotiate separately with VIA Rail—in other words, those two companies compete for the business—is it your view that VIA Rail probably would get a better price in the negotiations from one or the other?

Mr. Hanigan: We are of the opinion that we could because here we are talking of splitting the work at three different locations which are quite remote one from the other. Also, you have the overhead of two firms: more engineering people have to be used. We are of the opinion that a single supplier could perform this work at a better cost than having two suppliers.

Mr. Benjamin: Have you made the suggestion to the Minister that he ask the two companies now to submit separate bids?

Mr. Hanigan: We certainly have made the point somewhere along our discussions that two suppliers being involved is naturally more costly than having one supplier.

Mr. Benjamin: Would there be anything wrong if a tender went to one of the companies but then some subsequent agreement would be reached so some of the cars are made in each of the three places? Does that mean a little higher price?

Mr. Hanigan: It is hard to say. It is really a hypothetical question. There are some advantages and some disadvantages, of course, in having two manufacturers on the same contract. It is strictly a matter of opinion on our part that it would be less expensive. I think it is just common sense.

Mr. Benjamin: Have you made any search or asked manufacturers in the United States and Europe to give you a bid even if it is not exact or give you a price just to use for comparison purposes with what is negotiated here in Canada?

• 1035

Mr. Hanigan: We have not had bids or prices from foreign manufacturers. What we have had at our disposal, though, are the services of two consultants from the United States, who had a lot of experience in working for Amtrak, for example, working for other transit agencies in the United States, buying urban type equipment. These consulting firms had their contacts around the world with foreign manufacturers. So they advised us throughout our negotiations, or our period of preparation, as to what they felt were prices that would be available from other manufacturers.

Mr. Benjamin: How do your consultants feel about the negotiated price at the moment—and you are waiting for a decision from the Minister—compared to what they think you could get them for from other manufacturers outside Canada?

[Translation]

M. Benjamin: J'ai une autre question au sujet des wagons; pour tout de suite, du moins—mon collègue en aura peut-être d'autres. Maintenant que vous avez négocié avec le consortium des deux compagnies canadiennes et que vous vous êtes entendu notamment sur le prix des wagons, pensez-vous que si le gouvernement demandait aux deux compagnies de négocier séparément avec VIA Rail, c'est-à-dire de se faire concurrence pensez-vous que VIA Rail obtiendrait un meilleur prix?

M. Hanigan: Nous croyons que oui, parce que là, nous parlons de répartir le travail entre trois endroits différents assez loin les uns des autres. De plus, il faut tenir compte du coût d'exploitation des deux entreprises: ce qui veut dire qu'il faut plus d'ingénieurs. Nous croyons qu'un seul fournisseur pourrait remplir la commande à meilleur marché que deux.

M. Benjamin: Avez-vous suggéré au ministre qu'il demande aux deux compagnies de présenter des offres séparées?

M. Hanigan: Nous avons certainement fait valoir, au cours de nos discussions, qu'il coûtait plus cher de faire appel à deux fournisseurs plutôt qu'à un seul.

M. Benjamin: Est-ce que ce serait mauvais que le contrat soit accordé à l'une des compagnies, mais qu'en vertu d'un accord subséquent, certains wagons pourraient être fabriqués à chacun des trois endroits? Est-ce que cela ferait augmenter le prix un peu?

M. Hanigan: C'est difficile à dire. Votre question est hypothétique. Le fait que deux fabricants remplissent le même contrat a ses avantages et ses inconvénients. C'est strictement une question d'opinion, mais nous pensons que ce serait moins cher. C'est le gros bon sens qui le dit.

M. Benjamin: Avez-vous fait des enquêtes ou avez-vous demandé à des fabricants américains ou européens de vous faire une offre, même si elle n'était pas exacte, ou de vous faire un prix afin que vous puissiez comparer avec ce qui a été négocié au Canada?

M. Hanigan: Nous n'avons pas eu d'offres ou de prix de fabricants étrangers. Nous avons cependant retenu les services de deux consultants des États-Unis qui ont eu beaucoup d'expérience avec Amtrak, par exemple, avec d'autres services de transport des États-Unis pour l'achat d'équipement de transport urbain. Ces bureaux de consultants avaient leurs contacts avec des fabricants étrangers partout dans le monde. Ils nous ont conseillé durant les négociations, ou au cours des préparatifs, quant aux prix qu'il serait possible d'avoir auprès d'autres fabricants.

M. Benjamin: Que pensent vos consultants du prix que vous avez négocié—et vous attendez toujours la décision du ministre—à comparer à ce qu'ils croiraient pouvoir obtenir chez des fabricants de l'étranger?

[Texte]

Mr. Hanigan: We do not have specifically an opinion as to the price that was negotiated, because we feel that is our decision, based on the facts that were given to us by these consultants.

If we are talking of U.S. manufacturers, for example, there is now only one U.S. manufacturer of cars—

Mr. Benjamin: Is that Budd?

Mr. Hanigan: That is Budd, yes. The Superliner cars that were purchased by Amtrak were built by Pullman, who are now out of that business. We do not have in our files any evidence that these same types of cars could be purchased in the United States at better prices than they could be purchased from Canadian manufacturers.

Mr. Benjamin: There has been some worry expressed that—I have had the same worry and nagging feeling—because all the Canadian manufacturers are in a consortium, they are trying to get all the traffic will bear in terms of price. There is nobody else submitting a competitive tender. Surely that has been worrying you too.

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: I think it would be wise to ask your consultants to give you their view as to what you could do—I am thinking of the manufacturing capacities of West Germany, France, Sweden and Great Britain, as well as the United States. I think you should ask them to tell you as quickly as possible what kind of deal can be had or if there are any savings. Then you could go back to the consortium in Canada and tell them they are holding you up for ransom.

Mr. Hanigan: It is difficult to compare the cost price of cars built in Europe, for example, with our own costs, because the standards are so different, unless the foreign manufacturers would take the specifications and spend a lot of time and money coming up with a bid. For example, what the French railways or the British railways pay for their rolling stock is really not a good comparison.

Mr. Benjamin: I appreciate that.

Mr. Chairman, with respect to the facilities that VIA is acquiring and has acquired from CN and CP, the task force says:

We still cannot understand why VIA should have to pay CN for passenger facilities already owned by the people of Canada and why they should have to pay lease charges on those facilities not purchased. Why should Canadians have to buy or lease what they already own? Perhaps some innovative accounting procedures would solve the problem.

What has happened on that concern and that recommendation of the task force? I agree with them 100%. This is ridiculous. Why should the taxpayers pay twice?

Just to go a little further, they also say that any facilities acquired from CP should be obtained at no more than net-book value, rather than their making a buck, especially on

[Traduction]

M. Hanigan: Nous ne savons pas ce qu'ils pensent du prix que nous avons négocié, parce que ce fut notre décision, fondée sur les faits qui nous ont été donnés par les consultants.

Si l'on parle de fabricants américains, par exemple, il n'y en a qu'un seul, en ce moment, qui construit les wagons...

M. Benjamin: C'est qui, Budd?

M. Hanigan: Oui, c'est ça. Les *Superliner* qu'Amtrak a achetés ont été construits par Pullman, qui a maintenant abandonné ce secteur d'activité. Nous n'avons rien dans nos dossiers qui indique que nous pourrions acheter ce type de wagon aux États-Unis à meilleur marché qu'au Canada.

M. Benjamin: Certains ont exprimé la crainte que—et je ne peux me défaire de cette même inquiétude—étant donné que tous les fabricants canadiens forment un consortium, ils cherchent à obtenir le plus haut prix possible. Il n'y a personne d'autre pour faire une offre. Cela a dû sûrement vous préoccuper.

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: Il serait bon que vous demandiez à vos consultants ce qu'ils pensent des fabricants de l'Allemagne de l'Ouest, de la France, de la Suède, de la Grande-Bretagne et des États-Unis. Vous devriez leur demander qu'ils vous disent le plus vite possible quel genre de marché vous pourriez y obtenir ou quel genre d'économie y réaliser. Ensuite, vous pourriez revenir au consortium canadien et lui dire à quel point il vous rançonne.

M. Hanigan: Il est difficile de comparer le prix des wagons fabriqués en Europe, par exemple, et nos prix à nous, les normes étant si différentes, à moins que les fabricants étrangers ne prennent les devis et mettent beaucoup de temps et d'argent à formuler une offre. Par exemple, ce que les chemins de fer français ou britanniques paient leur matériel roulant ne constitue pas vraiment une bonne comparaison.

M. Benjamin: Je comprends cela.

Monsieur le président, au sujet des installations que VIA acquiert ou a acquis du CN et du CP, le groupe de travail dit:

Nous n'arrivons toujours par à comprendre pourquoi VIA devrait payer le CN pour des installations destinées aux voyageurs qui appartiennent déjà à la population du Canada, et pourquoi il devrait payer des frais de location pour les installations qu'il n'a pas achetées. Pourquoi les Canadiens devraient-ils avoir à acheter ou louer ce qui leur appartient déjà? Une nouvelle méthode de comptabilité pourrait peut-être résoudre le problème.

Qu'en est-il de ce problème, et qu'a-t-on fait de la recommandation du groupe de travail? Je suis d'accord à 100 p. 100. C'est ridicule. Pourquoi les contribuables devraient-ils payer en double?

Un peu plus loin, le rapport dit aussi que toutes installations acquises du CP ne devraient pas être payées plus que la valeur comptable nette, le CP ne devant pas faire de profits, surtout

[Text]

lands they received from the people of Canada for nothing. So what is the situation now? What have you done with that particular part of the task force report?

• 1040

Mr. Hanigan: Transactions that were made between CN-CP and ourselves were on the basis of net book values. In some cases we paid practically nothing for the property—when I say property, it is the building I am talking about. We have not paid the commercial value of these properties, or these buildings, but the net book value; and we rent the land for \$1.

Mr. Benjamin: What about in the case of CN facilities? Have you got anywhere with getting those just straight transferred for \$1 and not paying anything by way of lease fees or purchase price? Does the Minister support the task force; and do you agree? Has this been taken up with Canadian National?

The Chairman: Before you give the answer, you are, of course, referring to the Horner Task Force Report that you have quoted from. I do not think all members have it.

Mr. Benjamin: It is being passed around.

The Chairman: Well now, the difficulty, in view of yesterday, Mr. Benjamin, and this would only be with the consent of the members... I know what you have, because I have a copy of it here, and it is in English only, so certainly your referring to it would only be... I guess anyone can get it from you. But for the Chair to distribute it is a little—

Mr. Benjamin: I have provided copies to the clerk. I am sure that since it is now a public document that somewhere in the files of the Ministry of Transport, and maybe even VIA, there are equivalent French copies and we will not have to wait for translation. I am sure they could be obtained this afternoon.

The Chairman: Well, I just pointed out that before it becomes a document officially received by the Chair I have that problem. Obviously, if it is received by the Chair it is going to be translated, but for members to use it, they should get it from you at the moment, I guess. That is how sticky we are being at the moment.

Mr. Benjamin: Okay. I just wondered. But the same thing would apply to a witness who comes to us with only a French copy, or an English copy. It is the same thing.

The Chairman: That is right. But I think other members should have in front of them what you are referring to.

Mr. Benjamin: Well, they are welcome to a copy of the English one. Either the committee is going to have to take time to get it translated or—I know there are copies in French.

The Chairman: Is there any objection to the Chair circulating it to members of the committee? Otherwise, they can get up off their seats and go pick it up from Mr. Benjamin. And then we will have it translated in due course and it will be part

[Translation]

sur des terres qu'il a obtenues pour rien de la population du Canada. Quelle est la situation actuelle? Quelle suite avez-vous donnée à ce chapitre du rapport du groupe de travail?

M. Hanigan: C'est en nous fondant sur la valeur comptable que le CN-CP et nous-mêmes avons conclu des transactions. Dans certains cas, nous n'avons presque rien payé pour obtenir des propriétés—et je veux parler d'immeubles. Nous n'avons pas payé la valeur commerciale de ces propriétés ou immeubles, mais bien la valeur comptable; et nous louons le terrain pour un dollar.

M. Benjamin: Et qu'en est-il des installations du CN? Est-ce que la possibilité d'en obtenir le transfert pur et simple pour un dollar sans avoir à verser de loyer ou de prix d'achat se précise? Le ministre appuie-t-il la recommandation du groupe de travail? Et vous? En avez-vous discuté avec le CN?

Le président: Avant que vous ne répondiez, j'aimerais préciser que M. Benjamin se réfère au rapport du groupe Horner qu'il a cité. Je ne crois pas que tous les membres du comité l'aient.

M. Benjamin: On le fait circuler.

Le président: La difficulté voyez-vous, vu ce qui s'est passé hier, monsieur Benjamin, c'est qu'il faudrait que les membres du comité y consentent... Je sais que vous l'avez, car j'en ai moi-même une copie ici, mais uniquement en anglais, et donc si vous vous y référez, ce ne serait... Je suppose que n'importe qui peut l'obtenir auprès de vous. Mais pour que moi je le fasse distribuer, c'est un peu...

M. Benjamin: J'en ai donné des exemplaires au greffier. Puisque ce document est maintenant public, dans les dossiers du ministère des Transports ou peut-être même chez VIA, je suis persuadé que l'équivalent existe en français et que nous n'aurons pas à attendre la traduction. Je suis persuadé qu'on pourrait l'obtenir pour cet après-midi.

Le président: Je tiens simplement à souligner que j'ai ce problème, avant de recevoir le document officiellement. Manifestement, si je reçois le document, on le traduira, mais si les membres du comité veulent l'utiliser, c'est par vous, je suppose, qu'ils devraient actuellement se le procurer. Nous adhérons strictement au Règlement pour l'instant.

M. Benjamin: Très bien. Je me posais simplement la question. Mais la même chose s'appliquerait à un témoin qui vient ici et qui n'a qu'un exemplaire en français ou qu'un exemplaire en anglais. C'est la même chose.

Le président: En effet. Mais j'estime que les autres membres du comité devraient avoir sous les yeux ce dont vous parlez.

M. Benjamin: Je serais heureux de leur donner la copie anglaise. Le comité devra ou bien prendre le temps de le faire traduire ou—je sais que cela existe en français.

Le président: Est-ce que quelqu'un s'oppose à ce que je le distribue aux membres du comité? Dans le cas contraire, vous pouvez vous lever et aller le chercher auprès de M. Benjamin. Nous le ferons ensuite traduire et nous l'insérerons dans le

[*Texte*]

of the evidence of the committee. It is the Horner Task Force Report on VIA Rail. It is a pretty fundamental document.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Perhaps on that, Mr. Benjamin, if I could interrupt.

Mr. Clerk, you want us to produce a motion on the minutes of evidence now that we are talking about translation. Evidently the Board of Internal Economy, which met last night, is changing its rules. Would you explain what you want us to do while we have a full quorum here for a vote? It is just a procedural, technical thing to get more copies of committee reports out. So, Mr. Clerk, would you do that?

The Clerk of the Committee: Yes, Mr. Chairman.

The Board of Internal Economy met earlier this month, I believe, or at the end of October, to reconsider a decision it had taken earlier about printing committee issues.

For the sake of uniformity among committees, a suggested motion has been presented for consideration by committees to standardize and regularize the way in which committee issues will be distributed and the number that can be printed.

At the organization meeting we adopted a motion under the guidelines that had come from the Board of Internal Economy at that time. In view of its reconsideration of the matter of printing committee issues, the suggested motion would read as follows in the case of this committee:

That the order dated Tuesday, October 21, 1986, relating to the printing of the committee's *Minutes of Proceedings and Evidence*, be rescinded and that the committee print the number of copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* established by the Board of Internal Economy.

The number of copies involved is 550 in the case of a standing committee, of which 300 would go through the normal House distribution system, and 250 would remain at the disposal of the committee for witnesses, for members of the press, or whatever instructions I receive from the committee or the chairman.

The Chairman: Is that going to be the standard motion before all standing committees?

• 1045

The Clerk: It is a suggested standard motion. In addition to that, if the committee decided in the case of a report that it wanted to print extra copies, it could do so by motion. The cost of those would be borne by the committee's own budget. But in the case of the number authorized by the Board of Internal Economy, the costs will not be borne from the committee's budget but from the House.

Mr. Taylor: I so move.

[*Traduction*]

procès-verbal de nos délibérations. Il s'agit du rapport du groupe Horner sur VIA Rail. C'est un document de base.

Des voix: D'accord.

Le président: Pendant que nous sommes sur le sujet, monsieur Benjamin, peut-être puis-je vous interrompre.

Monsieur le greffier, pendant qu'il est question de traduction, vous voulez que nous adoptions une motion sur l'impression des procès-verbaux. Il semblerait que le bureau de la Régie interne qui s'est réuni hier soir est en train de modifier les règles du jeu. Voulez-vous nous expliquer ce que vous voulez que nous fassions pendant que nous avons ici le quorum? C'est simplement une question de procédure, une question technique nous permettant de publier un plus grand nombre de rapports. Monsieur le greffier, voulez-vous y aller?

Le greffier du Comité: Oui, monsieur le président.

Le bureau de la Régie interne s'est réuni au début de ce mois-ci ou à la fin du mois d'octobre, je crois, pour repenser sa décision précédente sur l'impression des fascicules de comités.

Dans le but d'uniformiser la procédure, on soumet aux comités une proposition de motion en vue de normaliser et d'uniformiser le nombre de fascicules de comités qu'il sera possible de faire imprimer et de distribuer.

Lors de la séance d'organisation, nous avons adopté une motion conformément aux directives que la Régie interne nous avait fait parvenir à l'époque. Puisque le bureau a réexaminé le problème de l'impression des fascicules du comité, la proposition de motion qui est présentée à notre comité se lit comme suit:

Que soient abrogées les modalités adoptées le mardi 21 octobre 1986 portant impression des *Procès-verbaux et témoignages* et que le comité fasse imprimer le nombre d'exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages* prévus par le bureau de la Régie interne.

Dans le cas d'un comité permanent, il s'agit de 550 exemplaires dont 300 seraient distribués par le réseau normal de la Chambre et 250 resteraient entre les mains du comité pour être distribués selon les instructions que me donnera le président du comité aux témoins, aux journalistes, etc.

Le président: Est-ce que tous les comités permanents vont être saisis de cette même motion?

Le greffier: On vous propose une motion normalisée. En outre, si le Comité décide que dans le cas d'un rapport, il souhaite faire imprimer des exemplaires supplémentaires, il pourra adopter une motion à cette fin, puisque c'est à même son propre budget qu'il devra en défrayer le coût. Mais dans le cas du nombre d'exemplaires autorisés par le Bureau de la régie interne, l'argent viendra non pas du budget du Comité, mais de celui de la Chambre.

M. Taylor: Je le propose.

[Text]

Mr. Reid: Is there any indication that by reason of this being a transport committee and being an across-Canada operation there might be a more interested group of persons who would be prepared to receive and who would want to receive the reports and the minutes?

The Chairman: Well, it depends sometimes on the subject-matter of the committee. This committee has more interest across the country than others. But we are confronted with this Board of Internal Economy, and I think over a trial experience the idea is that for those people, once you get over your allotment, they can get copies of minutes, but it is on a cost-recovery basis.

Now, this motion adds to the motion we passed before that there is going to be deposited or there will stay with the committee 250, anyway, that we are going to be able to give on request. Those are not charged to the committee budget.

Mr. Reid: I agree.

The Chairman: There has been a decision. There has to be some discussion. The Chair has been working on this, quite frankly, because it was a recommendation of our committee that we are definitely going to get the NTA before this committee. There are going to be some other things that were along the lines of our steering committee report, all of which in detail was not set out fully the other day. But when we get into that area, that may involve more committee reports. But this is just for the regular committee business.

There is a motion to accept this. I cannot see anything wrong with it. If we find there is not enough, Joe, we may have to increase it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I suppose in most instances there would be little demand for our minutes. But I would suspect that this committee, and probably a handful of others whose area covers the whole country . . . every now and again something will happen in which there will be a large interest in getting copies. I am prepared to go along with this on the basis that we will try it for a while. But should we start running into a situation where we run out of the 550 copies too darn often, rather than have our budget penalized, we will have to try to get these extra copies that might be needed done by the House of Commons.

The Chairman: Yes.

Mr. Ouellet: Or the user can pay.

Mr. Benjamin: No, no. There is too much user-pay already.

The Chairman: We can talk more about this in the steering committee. This is a detail. Let us not take the time of the witnesses on this. This actually amended new motion provides more copies than we actually passed in our first motion. So we are ahead of the game that far.

Motion agreed to

The Chairman: That is legal now. We can print the copies. We could not print yesterday's minutes, or Tuesday's, until this thing went through.

[Translation]

M. Reid: A-t-on songé que parce qu'il s'agit du Comité des transports, et que nous nous intéressons à des activités partout au Canada, que ceux qui veulent recevoir nos rapports et nos procès-verbaux sont plus nombreux?

Le président: Cela dépend parfois du sujet à l'étude par le Comité. Nous suscitons plus d'intérêt au pays que d'autres comités. Mais nous devons nous conformer à cette directive de la Régie interne. Je crois que l'idée, c'est de mettre cette procédure à l'épreuve, l'idée étant qu'une fois distribué le nombre de copies allouées, vous pouvez en obtenir en supplément si vous en payez le coût.

Cette motion s'ajoute à celle que nous avons déjà adoptée, voulant que soient retenus ou gardés 250 exemplaires que le Comité pourra distribuer sur demande. Ceux-ci ne seront pas imputés au budget du Comité.

M. Reid: Je suis d'accord.

Le président: Une décision a été prise. Nous en avons discuté. J'y ai travaillé, très franchement, parce que notre Comité a recommandé qu'on lui confie l'étude de la Loi nationale sur les transports. Nous allons être saisis d'autres questions qui figurent dans le rapport de notre Comité directeur et dont on n'a pas donné tous les détails l'autre jour. Toutefois, lorsque nous nous pencherons sur cette question, il se pourrait bien que nous publiions d'autres rapports. Cette motion-ci cependant ne vise que le travail normal du Comité.

Il est donc proposé d'adopter cette motion. Je n'y trouve rien à redire. Si nous constatons que c'est insuffisant, Joe, nous en augmenterons le nombre.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suppose que dans la plupart des cas, nos procès-verbaux sont peu demandés. Mais j'ai l'impression que dans le cas de notre Comité, et dans le cas probablement de plusieurs autres qui traitent de questions intéressant tout le pays . . . de temps à autre, il se présente quelque chose et tout le monde veut obtenir copie des procès-verbaux. Je suis disposé à accepter ces modalités à condition que ce soit à l'essai. Si nous constatons que les 550 exemplaires sont épuisés trop souvent, plutôt que de voir notre budget diminuer, nous allons essayer d'obtenir les copies supplémentaires de la Chambre des communes.

Le président: Oui.

M. Ouellet: Ou faire payer le client.

M. Benjamin: Non, non. Cela se produit déjà trop souvent.

Le président: Nous pourrions en reparler au Comité directeur. C'est un détail. Ne prenons pas le temps des témoins pour en discuter. En réalité, cette nouvelle motion prévoit un nombre supérieur d'exemplaires à ce que nous avons adopté dans notre première motion. Nous sommes donc gagnants.

La motion est adoptée

Le président: C'est maintenant légal. Nous pouvons imprimer des exemplaires. Nous n'avons pas pu imprimer le procès-verbal d'hier ni celui de mardi, tant que nous n'avions pas adopté cette motion.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Hanigan was answering my last question about what is cooking with CN.

Are you still having to pay to buy, take over, or lease their properties?

Mr. Hanigan: What we call the CGR lands are being transferred to VIA. When I say "transferred", the use of that land is being transferred to VIA without any charge. As far as land owned by Canadian National goes, it is done for \$1. As far as the buildings on those lands are concerned, with CN as well as with CP it is at net book value, which is the depreciated value of those properties.

Mr. Benjamin: Yes, but that completely avoids what the task force said. Why should VIA Rail pay for property, other than land . . . pay anything for it? The net book value in the case of things the people of Canada already own is ridiculous. If the government wants to allow CN to take some extra credits off their income tax or something for the loss of net book value on a piece of property, why should VIA Rail be stuck? You have enough troubles without being stuck for buying something we already own.

• 1050

Mr. Hanigan: This was a result of negotiations between CP, CN and ourselves and is also in line with the legislation put before the House in February this year.

Mr. Clifford: As a supplementary along the same line, it seems there is an excess of maintenance facilities in the locomotive business and in the car repair business in Canada. Why does VIA have to have specialized its own facilities in places like Toronto and Montreal?

Mr. Hanigan: I will ask the vice-president of transportation, Bert Guiney, to answer that question.

Mr. R.J. Guiney (Vice-President, Operations, VIA Rail): The equipment VIA owns today and will hopefully own tomorrow cannot be maintained in the same working areas as have been historically used for the maintenance of rolling stock. For example, the LRC equipment requires both bottom and side pit inspection areas. Coach yards that were used to maintain the normal steam-operated equipment can no longer be used. So to that extent it is necessary to have modern maintenance facilities, under cover in fact, in order to maintain the equipment and continue to increase the availability and reliability.

Mr. Clifford: How much is it going to cost for you to have your own specialized facilities, given that all kinds of facilities are available in Canada?

Mr. Guiney: I am not sure that we can use any number of maintenance facilities in the country. The fact is that we need maintenance facilities in Montreal and Toronto. In Toronto, there were no such facilities available; at Montreal, CN had a shop called Pointe-Sainte-Charles which could not be used in its present form. In fact, that shop is being used today waiting

[Traduction]

M. Benjamin: M. Hanigan répondait à ma dernière question sur ce qui se prépare avec le CN.

Est-ce qu'il vous faut encore payer pour acheter, prendre en charge ou louer ces propriétés?

M. Hanigan: Il y a transfert de ce que l'on appelle le terrain du Canadien Pacifique à VIA. Lorsque je dis «transfert», c'est l'utilisation de ce terrain qui est transférée sans frais à VIA. En ce qui concerne le terrain qui appartient au Canadien National, cela nous coûte 1\$. Quant aux immeubles, dans le cas du CN et du CP, nous en faisons l'acquisition pour la valeur comptable, c'est-à-dire la valeur après amortissement.

M. Benjamin: Oui, mais cela va complètement à l'encontre de ce que recommandait le groupe de travail. Pourquoi VIA Rail devrait-elle payer pour des propriétés, autres que du terrain . . . payer quoi que ce soit? Il est ridicule de faire payer la valeur comptable pour des biens qui appartiennent déjà aux Canadiens. Si le gouvernement veut accorder des crédits d'impôt supplémentaires au CN, ou autre chose, pour tenir compte de la perte de la valeur comptable sur un terrain, pourquoi est-ce à VIA Rail d'en faire les frais? Vous avez déjà assez d'ennuis sans être forcé d'acheter quelque chose qui nous appartient déjà.

M. Hanigan: C'est suite aux négociations qui ont eu lieu entre le CP, le CN et nous-mêmes et c'est également conforme au projet de loi déposé en Chambre en février de cette année.

M. Clifford: Dans la même veine, il semblerait y avoir un excédent d'installations d'entretien des locomotives et de réparation des wagons au Canada. Pourquoi VIA a-t-il cru nécessaire de mettre sur pied ses propres installations spécialisées à Toronto et à Montréal?

M. Hanigan: Je vais demander au vice-président responsable du Transport, M. Bert Guiney, de vous répondre.

M. R.J. Guiney (vice-président, Exploitation, VIA Rail): L'équipement actuel de VIA et celui que nous espérons obtenir à l'avenir ne sauraient être entretenus dans les mêmes locaux que ceux utilisés depuis toujours pour faire l'entretien du matériel roulant. Par exemple, il faut des aires d'inspection qui permettent de voir le dessous et le côté de l'équipement LRC. Les anciens ateliers pour les voitures coach ne peuvent plus servir. C'est de ce point de vue qu'il nous faut des installations modernes d'entretien, des installations intérieures, afin d'entretenir l'équipement et augmenter la disponibilité et la fiabilité du matériel.

M. Clifford: Combien vous coûteront vos propres installations spécialisées, compte tenu du fait que des installations de tous genres existent déjà au Canada?

M. Guiney: Je ne suis pas convaincu que nous puissions utiliser un grand nombre d'installations qui existent déjà. En fait, il nous faut des ateliers d'entretien à Montréal et à Toronto. À Toronto, il n'y a rien de disponible; à Montréal, le CN a l'atelier de Pointe-Saint-Charles que nous ne pouvons pas utiliser tel qu'il est. En fait, nous utilisons cet atelier aujourd'hui, en attendant les nouvelles installations qui seront

[Text]

until we get the new facility opened, hopefully next May, at which point that facility would no longer be used.

In other parts of the country there are no facilities that can be transferred from either CN or CP, and certainly we are making use of what facilities are available from both of those railways right now.

Mr. Clifford: You could not use even the facility at Moncton?

Mr. Guiney: You are referring to the backshop, I believe.

Mr. Clifford: I think any shop down there is under question right now. Any of the CN facilities at Moncton—

Mr. Guiney: At Moncton we did take over the coach yard facilities which are adjacent to Moncton station. Those facilities were formerly owned by Canadian National and have since been transferred to VIA, and that is where we are doing our maintenance now. We had no requirement for the backshop that is presently under discussion with CN and an outside company. That shop could not be used by VIA in the maintenance of equipment, particularly corridor equipment.

The Chairman: You are on the list, Mr. Clifford.

Mr. Reid.

Mr. Reid: It might soon be corrected, but, in the absence of a jurisdictional mandate of legal background and substance, we around this committee have been talking at random of several options VIA Rail might have. One would be that it might bow to the present pressures and run a minimal service across the country or wherever it deemed desirable so to do, perhaps in the main corridors only. Second, it could work towards a first-rate transcontinental service providing Canadians at large with a cost-efficient rail service. The third option might be dying a slow death because of inadequate investment and perhaps because of an inadequacy of will and desire on the part of all of us to provide that first-rate passenger service to Canadians.

I want to raise with you several inconsistencies. We have to be more specific if we want to direct our questions to VIA Rail in a constructive nature. We have to know in what direction VIA Rail is going and should be going, and I assume a number of studies have been made by you to determine whether or not—I note the first page of this little white, uncovered corporate background, and I am paraphrasing—in the absence of legal mandate, you are going to serve the people of Canada by providing a safe and efficient “intercity rail passenger service” to meet the needs of the travelling public.

• 1055

I see that, and then I have heard it said so often in the past that it is not the job of VIA Rail to provide commuter transportation in areas of the Go Train in Toronto and perhaps elsewhere. May I ask you, then, Mr. Hanigan, in the first place, where and when does your commuter transportation jurisdiction fall off or begin, and by what right, in effect, did you allow Go Train to be established as a provincial jurisdic-

[Translation]

prêtes en mai prochain espérons-nous, et nous cesserons alors d'utiliser l'atelier de Pointe-Saint-Charles.

Dans d'autres régions du pays, il n'y a aucune installation que le CN ou le CP puissent nous céder, mais nous utilisons certainement les installations de ces deux compagnies de chemin de fer lorsque nous le pouvons.

M. Clifford: Vous ne pourriez même pas utiliser les installations de Moncton?

M. Guiney: Vous parlez de l'arrière-boutique, je crois.

M. Clifford: Je crois qu'il est question de tous les ateliers là-bas à l'heure actuelle. Toutes les installations du CN à Moncton...

M. Guiney: À Moncton, nous avons pris en charge l'atelier pour voitures coach juste à côté de la gare de Moncton. Ces installations appartenaient au Canadien National qui nous les a cédées et c'est là que nous faisons actuellement notre entretien. Nous n'avons pas besoin de l'arrière-boutique qui fait présentement l'objet de tractation entre le CN et une autre entreprise. VIA ne peut se servir de cet atelier pour l'entretien de son matériel, surtout celui utilisé dans le corridor.

Le président: Je vous inscris au deuxième tour, monsieur Clifford.

Monsieur Reid.

M. Reid: On remédiera peut-être bientôt à la situation, mais en l'absence d'un mandat clair et légal, nous ici au Comité avons parlé, au hasard, de plusieurs options dont dispose VIA Rail. VIA pourrait notamment se plier aux pressions actuelles et s'en tenir partout à un service minime ou l'assurer là où on le juge souhaitable, peut-être uniquement dans les corridors principaux. VIA pourrait également viser un service transcontinental de première classe, offrant à l'ensemble des Canadiens un service ferroviaire rentable. En troisième lieu, VIA pourrait mourir lentement, faute d'investissements adéquats et faute aussi peut-être du désir et de la volonté de nous tous d'offrir un service voyageur de première catégorie aux Canadiens.

J'aimerais aborder avec vous plusieurs anomalies. Il nous faut être plus précis si nous voulons poser nos questions de façon constructive à VIA Rail. Il nous faut savoir dans quelle direction se lance VIA Rail, et je présume que vous avez effectué plusieurs études afin de déterminer si—je constate à la première page de ce petit document blanc sans couverture, que dans l'historique de la société, et je paraphrase—en l'absence de mandat lui conférant d'autorité juridique, vous avez l'intention d'offrir au public canadien «un service ferroviaire voyageur» qui réponde à son besoin.

Or je lis cela, et je me rappelle que j'ai si souvent entendu par le passé que ce n'était pas la tâche de VIA Rail d'offrir de transport de banlieue dans des régions où il y avait des Go trains à Toronto et peut-être ailleurs. Dans cette optique, puis-je vous demander, monsieur Hanigan, tout d'abord, où se trouve la limite de votre mandat en ce qui concerne le transport de banlieue et de quel droit, en fait, avez-vous permis que

[Texte]

tion running on CN tracks? You talked in terms of an intercity rail passenger service.

Mr. Hanigan: I think this all goes back to a policy decision that was made by the Canadian government many years back that traffic of a commuter type was the responsibility of provincial or local authorities, and VIA was given the mandate to handle intercity traffic. I do not know if it goes back to the Royal Commission on Transportation some 20 or 30 years ago, but it is a policy decision that was not made by VIA, but rather, by the Canadian government.

Mr. Reid: If I might, Mr. Hanigan, my question would be: do we eliminate that branch of traffic and transportation from our area of concern, so that we are going to encourage the provinces to introduce commuter traffic wherever and whenever possible?

Mr. Hanigan: I think it has been going on. It is a decision that was made a long time ago, I think, that commuter traffic, being of a local or regional nature, should be the responsibility of local authorities or provincial governments. Certainly, VIA was not given the mandate by the government to handle such traffic.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Hanigan.

Mr. Chairman, I might follow that up, then. Why do you say your mission is one of intercity rail passenger service rather than a transCanadian, first-class, cost-efficient transportation service? I ask you if you have had any indication from your polls as to rider participation that would justify this kind of option in expanding on our intercontinental transportation system?

Mr. Hanigan: The mission of the corporation, of course, is this. In a country such as Canada, by linking one city to another, you finally have a transcontinental service.

[Technical Difficulty—Editor]

... to be excluded, a transcontinental service. When you link one city with another, it finally gives you a transcontinental service. But I think our mandate would be much more exclusive if our mission were to give transcontinental service instead of intercity service.

Mr. Reid: I do not want to be critical, but I am going to be hard, Mr. Hanigan. If you talk in terms of an intercity transportation service, we will continue this haphazard, not cost-efficient transcontinental service that we have today.

• 1100

So I refer to the corporate will to provide a first-class passenger service. I am looking at page 2 of the Horner report, just distributed, page 2, in the middle of the page:

The recent management reorganization carried out at VIA failed to follow our advice that the key Marketing and Operations departments needed to be strengthened, not weakened, as VIA has chosen to do. The inadequacy of this

[Traduction]

le Go train à sa création relève de la compétence provinciale et utilise les voies du CN? Après tout, vous parlez de services ferroviaires voyageurs.

M. Hanigan: Je crois que tout cela remonte à une décision prise par le gouvernement canadien en matière de politiques il y a de nombreuses années voulant que les services de banlieue relèvent de la responsabilité provinciale ou locale et que VIA se voit confier le mandat du service voyageur. Je ne sais pas si cela remonte à la Commission royale sur les transports il y a 20 ou 30 ans, mais cette décision a été prise non pas par VIA, mais bien par le gouvernement canadien.

M. Reid: Avec votre permission, monsieur Hanigan, permettez-moi de vous demander ceci: devons-nous éliminer cet aspect du transport de façon à encourager les provinces à mettre sur pied des services de banlieue quand et où c'est possible?

M. Hanigan: Je crois que cela se fait. Il y a déjà longtemps qu'il a été décidé que le service de banlieue, étant de nature locale ou régionale, devait relever des instances locales ou provinciales. Il est certain que le gouvernement n'a pas confié à VIA le mandat de ce service.

M. Reid: Merci, monsieur Hanigan.

Monsieur le président, j'aimerais continuer dans la même veine. Pourquoi dites-vous que votre mission c'est d'offrir un service ferroviaire voyageur plutôt qu'un service de transport intercontinental, rentable, de première classe? Je vous demande si à la lumière des enquêtes que vous avez effectuées, sur la participation des voyageurs, s'il y a quoi que ce soit qui justifie l'option d'agrandir votre réseau de transport intercontinental?

M. Hanigan: La mission de la société, est la suivante bien sûr. Dans un pays tel que le Canada, en reliant une ville à l'autre, on finit par avoir un service intercontinental.

[Difficulté technique—Éditeur]

... à exclure, un service intercontinental. Lorsqu'on relie une ville à l'autre, on finit par avoir un service intercontinental. Mais je crois que notre mandat serait beaucoup plus exclusif, si nous avions pour mission d'offrir un service intercontinental plutôt qu'un service reliant les villes entre elles.

M. Reid: Je ne veux pas vous critiquer, mais je vais être dur, monsieur Hanigan. Il est question d'un service ferroviaire voyageur, nous allons continuer à avoir le même service intercontinental bâtarde et coûteux que nous avons aujourd'hui.

Je vous rappelle que la compagnie s'est engagée à assurer un service passager de première classe. J'ai sous les yeux, la page 2 du rapport Horner, qui vient d'être publié, je dis bien la page 2, au milieu de la page:

Lors de sa récente réorganisation de cadre, au lieu de consolider le département clé, marketing et opérations, comme nous le lui avions conseillé, Via a choisi de faire le contraire. On s'apercevra très vite que cette réorganisation

[Text]

reorganization soon will become apparent. We must question whether this new management team is the best available and whether it can meet the challenge.

I am talking about marketing, promotion. If you talk in terms of inter-city, this provides the cross-Canada service. Then that kind of a system will not be one that will be marketed and provide the riders you need to make it economically feasible.

Mr. Hanigan: I think we are now going into marketing strategy.

Mr. Reid: You have to have the operations there. You have to have the time scheduling, connecting links and regional links, to make a profitable, economical trans-Canada service that will justify the number of dollars that would have to be spent to make it an efficient one.

Mr. Hanigan: I believe we have a good transcontinental service; and it is very heavily used, particularly in the summer months. For example, this year we had a very heavy load factor on our transcontinental service, particularly going out to western Canada. We have received lots of commendations concerning our transcontinental service. I believe VIA has an excellent transcontinental service; and that is recognized also by our foreign visitors.

If we come back to marketing, I think the marketing strategy has to be different whether we are serving regional corridors or transcontinental services. Effectively, our marketing strategy is different for the different markets we serve. We have several markets.

Mr. Reid: Are you suggesting, Mr. Hanigan, that the promotional efforts of VIA Rail are a regional promotional effort?

Mr. Hanigan: No, it is started or originated at head office. You have marketing strategies for the transcontinental, for the Corridor, as well as for the regional services. They all have the same objective: getting more people on our trains. But they are different.

Mr. Reid: I heard you say earlier the personnel of CN would be transferred to VIA Rail in 1987.

Mr. Hanigan: Yes, the operating crews.

Mr. Reid: The operating crews. What about the facilities? Most stations serve both CN and VIA Rail. You are concerned with promotion and getting an increased ridership. Our station is not open when the last passenger train comes in from Toronto. Will you have a greater control over the facilities that are being served or that are serving VIA Rail, so you can serve the travelling public, if you want a travelling public?

That is what I am talking about. There has to be a corporate will, Mr. Hanigan, to get people to ride and use your services.

Mr. Hanigan: Yes. In the rationalization, by taking over the stations we certainly are in a better position to serve the market. We can do so more effectively with people entirely devoted too VIA instead of having divided loyalties. It is part of our program, for example, to enhance those stations, all

[Translation]

n'a pas servi à grand chose. On est en droit de douter de la compétence de la nouvelle équipe de gestion et de se demander si elle réussira à relever le défi.

Je vous parle de marketing et de promotion. Si vous parlez de réseau interurbain qui assure le service dans tout le Canada, ce genre de système ne sera pas rentable car il est impossible d'avoir suffisamment de voyageurs.

M. Hanigan: Je pense que vous abordez là la stratégie de marketing.

M. Reid: Il faut avoir le volume d'affaires. Si vous voulez un service transcanadien rentable et économique, qui justifie l'investissement nécessaire pour le rendre efficace, vous devez établir des horaires adéquats, avoir des lignes de correspondance et des lignes régionales.

M. Hanigan: Je pense que nous avons un bon service transcontinental, qui est très populaire, en particulier l'été. Cette année nous avons eu énormément de passagers qui s'en allaient pour la plupart dans l'ouest du Canada. Nous avons reçu beaucoup de félicitations sur notre service transcontinental. Je suis convaincu que Via offre un excellent service transcontinental, ce que reconnaissent nos visiteurs étrangers.

Pour en revenir au marketing, je pense que la stratégie n'est pas la même s'il s'agit de desservir nos corridors régionaux ou d'assurer un service transcontinental. De fait, nos stratégies diffèrent selon les marchés que nous desservons et nous desservons plusieurs marchés.

M. Reid: Monsieur Hanigan, vous voulez dire que la publicité faite par Via Rail est une publicité régionale?

M. Hanigan: Non, elle part du siège social. Vous avez des stratégies de marketing pour le service transcontinental, pour les corridors et pour les services régionaux. L'objectif reste le même—attirer plus de voyageurs. La stratégie est pourtant différente.

M. Reid: Vous avez dit tout à l'heure que les employés du CN seraient mutés en 1987 à Via Rail.

M. Hanigan: Oui, les équipes de commande.

M. Reid: Les équipes de commande. Mais les installations? La plupart des gares desservent à la fois le CN et Via Rail. Ce qui vous intéresse, c'est de faire de la publicité pour attirer un plus grand nombre de voyageurs. Notre gare est fermée au moment le dernier train entre en gare. Si vous voulez encourager les gens à voyager, il faut leur offrir un meilleur service. Pensez-vous être mieux en mesure de contrôler les installations aux services de Via Rail?

C'est ça qui est important. Monsieur Hanigan, la compagnie s'est engagée à accroître le nombre de voyageurs.

M. Hanigan: En effet. En rationalisant les opérations et en contrôlant les gares, nous pourrions certainement mieux servir la clientèle. Ce sera certainement plus facile si nous avons des employés qui nous sont tout dévoués. Une partie de notre

[Texte]

with a view of not only improving the bottom line but also improving service to our passengers.

Mr. Reid: In the meantime, Mr. Hanigan, in the meantime, what work is being done by VIA Rail from the point of view of design and planning towards any one of these three options we talked about earlier? What purchases are being made to upgrade the equipment that operates along these lines?

• 1105

There might be some instances wherein intercity equipment varies from transcontinental equipment. So I am concerned about the nature and the planning and the purchasing of equipment to provide that kind of service.

The Chairman: I should not intervene, but this was covered right at the very first by Mr. Angus, Mr. Reid. Perhaps you are covering it in a little different way, but this is one of the real big hangups.

But put your question. I have already been accused of intervening too much.

Mr. Reid: I talked in terms of the three options, and the Chair has referred to options earlier. I am attempting to determine which way VIA leans; the kind of service they are going to provide in any one of the options.

Mr. Hanigan: There are a number of measures that have been taken, are still being worked on at VIA, to upgrade the quality of service. One of them is improving the reliability and availability of our rolling stock in order to improve our own time performance.

We are embarking on a major maintenance program—we are planning to do that starting in 1987—to refurbish and modernize as much as possible some of our older equipment. We are not refurbishing them from an appearance point of view, but rather to make them more reliable. So certainly we are trying to update the equipment that we have.

We took over the station facilities from CN earlier this year and will be taking over from CP in December of this year. We have a program to not only rationalize but also improve the appearance of stations all across the country. We have already started in 1986, but this is an ongoing program.

By the way of new equipment, we have been conducting tests on a new light-rail diesel vehicle, and these tests will continue in the winter months. We hope to be in a position to make a decision on acquiring some light-rail diesel vehicles that will eventually replace the RDC vehicles and some of the older conventional equipment that we use in remote areas and regional services.

So we have a program on a number of fronts to improve, to upgrade.

We had problems, as members of this committee know, with the LRCs that were introduced, I think, without proper testing. We have done a number of modifications on the LRCs and they have now reached a point where we have good reliability from LRCs. They are performing well. We still have

[Traduction]

programme concerne l'embellissement des gares et l'amélioration des services aux voyageurs.

M. Reid: Mais dans l'intervalle, monsieur Hanigan, dans l'intervalle qu'est-ce que fait Via Rail sur le plan design et planification face aux trois options mentionnées tout à l'heure? Avez-vous acheté du nouveau matériel roulant?

Vous n'utilisez pas nécessairement le même matériel sur le réseau interurbain et sur le réseau transcontinental. J'aimerais donc savoir le genre de matériel que vous avez en vue pour ce type de service.

Le président: Je ne veux pas vous interrompre, monsieur Reid, et M. Angus a déjà répondu à cela au tout début. Vous posez la question peut-être sous un angle un tantinet différent, et c'est vraiment là un des problèmes.

Posez tout de même votre question. On m'a déjà accusé d'intervenir à tort et à travers.

M. Reid: Le président a mentionné les trois options tout à l'heure et c'est sous cet angle que je posais ma question. J'essayais de déterminer l'orientation suivie par VIA et d'établir le genre de service qu'ils vont offrir pour chaque option.

M. Hanigan: Un certain nombre de mesures ont déjà été prises par VIA pour rehausser la qualité du service et d'autres sont en voie d'application. L'une consistait à augmenter la fiabilité et la disponibilité du matériel roulant pour améliorer notre performance.

Nous envisageons de lancer en 1987 un programme d'entretien massif en vue de moderniser et de remettre en état le matériel le plus ancien. Il ne s'agit pas simplement de l'astiquer mais d'en accroître la sûreté. Nous essayons de moderniser le matériel déjà disponible.

Au début de l'année nous avons déjà repris le contrôle des gares au CN et nous aurons tout en main en décembre prochain. Notre programme n'est pas simplement un programme de rationalisation, mais un programme d'embellissement de toutes les gares canadiennes. Nous avons déjà commencé à le mettre en oeuvre en 1986.

Nous avons déjà mis à l'essai une nouvelle locomotive légère à diesel et les essais se poursuivront pendant l'hiver. Nous déciderons ensuite si nous devons remplacer les locomotives RDC et une partie du plus vieux matériel roulant utilisé pour le service régional et le service dans les régions éloignées par ce nouveau modèle.

Nous avons donc un programme de modernisation à multiples facettes.

Les membres du Comité se souviennent que nous avons eu des difficultés quand nous avons commencé à utiliser les LRC, car nous n'avions pas fait suffisamment de tests. Ces LRC ont subi plusieurs modifications et c'est un modèle de locomotive

[Text]

a number of modifications to do, but they are coming along very nicely.

So we are working on a number of fronts to upgrade the service that we are giving.

We still have a weak point, and that is the equipment or the rolling stock for our transcontinental services.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, could I have one supplementary on Mr. Reid's first question? I am glad he raised it, because I was going to too.

As Mr. Reid pointed out, the task force was very critical of what you did in your first reorganization. But I am told that your marketing and sales department, and possibly your operations department, have been hit again with more lay-offs. This is exactly opposite to what the task force recommended. In fact, they recommended you reduce your finance department—you had too many in that department—and strengthen your marketing, sales, and operations departments. Yet I am told that you have laid off even more people since your reorganization.

Mr. Hanigan: Mr. Chairman, we must recognize that this report was made a good year and a half ago. I would suspect that most of the conclusions that are there were made almost two years ago. So a number of things have happened since then. For example, since that report and the reorganization, there have been further changes.

• 1110

For example, the marketing department was grouped with the operations department. One of the steps we have taken this year is to have the marketing department come under the direction of the president and chief operating officer, giving it more freedom to operate, putting it in a direct reporting line to the president, not under operations, and divorcing it completely from operations. To my mind this was an important step that was taken this year.

The Chairman: But are there actually more people in that department under whatever restructuring than there were before?

Mr. Hanigan: No, there are fewer people. As managers—

Mr. Benjamin: I am sorry, Mr. Hanigan, but the point is, and my question is, you have done the opposite both before and since the task force report. You have done the opposite in your marketing and sales department.

Mr. Hanigan: No, I do not think we have. I think we have improved the marketing department; and an improvement to the marketing department is not in the number of people who work there. It is in the results you get from a department, not by counting the number of bodies and number of persons working in that department.

We had the appointment of an experienced marketing vice-president this summer, and one of the things he did was to look at that department and see where streamlining and more efficiency could be put in. This has resulted, as Mr. Benjamin has stated, in a number of people . . . of posts that have been

[Translation]

fiable aujourd'hui. Il y a encore des améliorations à faire, mais tout se passe très bien.

Nous faisons bien des choses pour rehausser la qualité de notre service.

Il nous reste encore un point faible, le matériel roulant utilisé pour le service transcontinental.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser une question complémentaire à la première question de M. Reid. Je suis heureux qu'il ait posé sa questions car j'étais sur le point de le faire.

Comme M. Reid l'a fait remarquer, le groupe d'étude a critiqué votre première réorganisation. On me signale toutefois qu'il y a eu à nouveau des mises à pied dans les sections marketing ventes et peut-être opérations, alors que le groupe d'étude avait recommandé de diminuer les effectifs à la division financière et de les augmenter pour le marketing, les ventes et les opérations. On me dit pourtant que depuis votre réorganisation, vous avez mis d'autres personnel à pied.

M. Hanigan: Monsieur le président, il faut admettre que ce rapport remonte à 18 mois. Je soupçonne également que la plupart des conclusions que l'on y trouve ont été tirées il y a près de deux ans et depuis, pas mal de choses se sont passées. Par exemple, depuis la publication du rapport et depuis la réorganisation, d'autres changements sont survenus.

Par exemple, le marketing et les opérations ne faisaient qu'un à l'époque. Nous avons décidé de faire relever le marketing du président directeur général pour lui donner plus de marge de manoeuvre, le faire relever directement du président et non des opérations dont il est totalement séparé. Je considère cela comme un changement important.

Le président: Mais est-ce que vous avez plus ou moins d'employés qu'avant la restructuration dans cette section?

M. Hanigan: Nous en avons moins. En tant que cadre . . .

M. Benjamin: Excusez-moi, mais c'est l'inverse qui s'est produit pour le marketing et les ventes, avant le rapport de l'équipe spéciale et par la suite.

M. Hanigan: Non, je ne pense pas que ce soit le cas. Nous avons essayé d'améliorer le marketing et un meilleur marketing ne signifie pas un plus grand nombre d'employés. Ce qui compte, ce sont les résultats, pas le nombre de gens qui travaillent pour une section donnée.

Cet été, nous avons nommé un vice-président au marketing qui a de l'expérience et qui a étudié les possibilités de simplifier son département et d'en accroître l'efficacité. Comme M. Benjamin l'a fait remarquer, cela a entraîné une diminution du nombre de gens . . . de postes. Il y a moins de postes qu'avant.

[Texte]

cut. A number of positions have been reduced. I think it is a better organization now. For example, you had situations where you had reporting one on one. This has been reorganized to make it more efficient.

It is interesting to note that a large percentage of those positions that were cut were in supervisory or administrative functions and very few among front-line employees. There was an assessment of the work performed, and some of the positions that were eliminated, for example, were double-ticket examination.

So the fact that the number of people has been reduced certainly is not an influence on the quality. I think the quality of product is better now than it was before.

Mr. Ouellet: On the marketing function, two recommendations were made by the Senate committee. Why have they not been implemented? Or have they been implemented?

Mr. Hanigan: Which ones would that be?

Mr. Ouellet: The Senate committee which looked at VIA and made a very elaborate series of recommendations in June 1984. The Senate, as you know, made a thorough study of VIA and made a series of recommendations; and they made two recommendations in relation to marketing functions. Have they been implemented?

The Chairman: I have that Senate report in front of me, Mr. Ouellet, and perhaps just so the witness knows what they are, recommendation 23 is

The Committee recommends that VIA Rail institute a policy whereby a larger number of agencies have authority to sell and distribute VIA Rail tickets. One way this could be done is by linking travel agencies to a computer ticketing operation such as is used by Air Canada.

That is one.

Mr. Hanigan: That has been done.

The Chairman: That is good.

The second recommendation is:

The Committee recommends that the telephone inquiry and reservation system that is presently employed by VIA be upgraded.

Mr. Hanigan: This has been done also.

Mr. Ouellet: When you say it has been done, do you mean I could call Air Canada and get reservations for VIA Rail?

Mr. Hanigan: No, but you can call travel agents and get reservations on VIA.

Mr. Ouellet: Any travel agents?

Mr. Hanigan: I think we have around 7,000 travel agents connected to our system.

The Chairman: Mr. Clifford.

[Traduction]

Je pense que nous sommes mieux organisés. Les rapports hiérarchiques ont été réorganisés pour en rendre l'opération plus efficace.

Il est intéressant de constater que pour la plupart, les postes qui ont disparu tombaient dans la catégorie gestion ou administration, à quelques exceptions près. On a supprimé le double contrôle des billets.

La compression des effectifs n'a donc pas réduit le niveau de qualité. Je pense en fait que la qualité est supérieure.

M. Ouellet: Deux recommandations ont été faites par le Comité du Sénat sur le marketing. Pourquoi ces recommandations n'ont-elles pas été mises en oeuvre? L'ont-elles été?

M. Hanigan: Desquelles s'agit-il?

M. Ouellet: Le Comité du Sénat qui a étudié Via a présenté une série très complète de recommandations en juin 1984. Vous n'ignorez pas que le Sénat a fait une étude approfondie de Via et a présenté une série de recommandations, dont deux portaient sur le marketing. Ces recommandations ont-elles été mises en oeuvre?

Le président: Monsieur Ouellet, j'ai le rapport du Sénat sous les yeux pour que le témoin s'y retrouve je vais citer la recommandation 23:

Le Comité recommande que Via Rail institue une politique permettant d'accroître le nombre d'agences autorisées à vendre des billets de Via Rail. À cette fin, on pourrait avoir recours, entre autres à un certain nombre d'agences regroupées au moyen d'un ordinateur, à l'instar d'Air Canada.

Et voilà d'une.

M. Hanigan: C'est fait.

Le président: Bien.

Voici la seconde recommandation:

Le Comité recommande que Via modernise son système d'information téléphonique et de réservations.

M. Hanigan: C'est fait également.

M. Ouellet: Quand vous dites que c'est fait, est-ce que cela veut dire que je peux téléphoner à Air Canada et obtenir des réservations sur Via Rail?

M. Hanigan: Non, mais vous pouvez téléphoner à une agence de voyages et réserver votre billet sur Via.

M. Ouellet: N'importe quelle agence de voyages?

M. Hanigan: Je pense qu'il y en a 7 mille qui ont accès à notre système.

Le président: Monsieur Clifford.

[Text]

• 1115

Mr. Clifford: In the last set of answers you gave you talked a bit about equipment, and I would like to get a little more specific about the equipment. Where are you with new locomotives now? You told us about a new project to renovate and repair locomotives, and I read the Horner recommendations that 48 proven high-horsepower locomotives be ordered as soon as possible. So has an order been placed for new locomotives; how many; how much; and who is the manufacturer of the locomotives?

Mr. Hanigan: I would like to thank Mr. Clifford for bringing this point up because when I talked about the upgrading I forgot to mention the new locomotives we have ordered.

We have placed an order for 30 new GM high-power locomotives. The first 20 will be delivered between next week and the end of the year. They will quickly be put into service on transcontinental runs starting in January. We have an order for 10 more locomotives that will be delivered in the summer of next year. So it is true that we have not proceeded with the purchase of 48, but we have purchased 30 new locomotives, and these will be the first new passenger-dedicated locomotives purchased probably for 20 years or 30 years in Canada. They come from London.

Mr. Clifford: Are there going to be any more orders?

Mr. Hanigan: In the fleet plan we have developed we are contemplating purchasing over the next couple of years another 15 or 18—I believe it is 18—new locomotives. It is in our plan for future purchases.

Mr. Clifford: But you do not have a year in mind for that?

Mr. Hanigan: We are thinking of 1988 right now.

These new locomotives supply electricity to the cars and, since the cars on the transcontinental runs are still steam-operated cars, whenever we use a locomotive producing electricity we also have to use a converting unit, a steam-generating unit. So any time we buy a locomotive producing electricity we have to use at the same time a steam-generating unit.

Mr. Clifford: Do you have to take two locomotives on every train then, like or not?

Mr. Hanigan: The other one is not a locomotive; it is a steam-generating unit which is self-contained.

Mr. Clifford: But it looks like a locomotive.

Mr. Hanigan: Yes, it does.

Mr. Clifford: So if somebody saw the train going by they would ask why in hell it has to have two locomotives?

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Clifford: This is not helping your public relations.

Mr. Hanigan: Of course, when we get transcontinental cars that will be electrically heated and air-conditioned, using them with the new locomotives we will not need the steam-generating unit.

[Translation]

M. Clifford: Dans vos dernières réponses, vous avez mentionné le matériel et j'aimerais que l'on en parle plus en détail. Qu'arrive-t-il aux nouvelles locomotives? Vous avez parlé d'un nouveau projet de rénovation et de réparation de locomotives et j'ai lu les recommandations du rapport Horner rapportant que l'on commande aussitôt que possible 48 puissantes locomotives déjà testées. On a donc dû commander de nouvelles locomotives. Combien? À quel prix? Qui les fabrique?

M. Hanigan: Je remercie M. Clifford d'avoir posé cette question, car lorsque je parlais de la modernisation, j'ai oublié de mentionner les nouvelles locomotives que nous avons commandées.

Nous avons commandé 30 nouvelles locomotives GM à haute puissance. Les 20 premières seront livrées à partir de la semaine prochaine et avant la fin de l'année. Dès janvier, elles seront mises en service sur le parcours transcontinental. Nous en avons commandé 10 autres qui seront livrées l'été prochain. Nous n'avons donc pas acheté les 48 locomotives, mais 30 seulement. Depuis 20 ou 30 ans, c'est probablement que l'on achète des locomotives conçues spécialement pour les passagers. Ces locomotives viennent de Londres.

M. Clifford: Passerez-vous de nouvelles commandes?

M. Hanigan: Notre plan prévoit l'achat de 15 ou 18 autres locomotives d'ici les deux prochaines années—je pense bien qu'il s'agit de 18. Ces achats sont prévus.

M. Clifford: Mais pas pour une année particulière?

M. Hanigan: Nous pensions en 1988 pour l'instant.

Ces nouvelles locomotives sont des locomotives électriques et comme les wagons utilisés sur les parcours transcontinentaux fonctionnent encore à la vapeur, chaque fois que nous utilisons une locomotive électrique, nous avons besoin d'une machine à vapeur.

M. Clifford: Alors, que ça vous plaise ou pas, vous avez besoin de deux locomotives par train?

M. Hanigan: Il n'y a qu'une locomotive, l'autre est simplement une machine à vapeur autonome.

M. Clifford: Mais ça ressemble à une locomotive.

M. Hanigan: Effectivement.

M. Clifford: Alors si quelqu'un voit le train passer, il va se demander pourquoi diable il y a deux locomotives?

M. Hanigan: C'est juste.

M. Clifford: Ce n'est pas bon pour la publicité.

M. Hanigan: Bien entendu, lorsque nous aurons des wagons transcontinentaux climatisés et chauffés à l'électricité, mais il ne sera pas nécessaire d'utiliser une machine à vapeur lorsqu'ils sont accrochés aux nouvelles locomotives.

[Texte]

Mr. Clifford: Are the new cars coming soon?

Mr. Hanigan: We hope. It is part of the program to acquire new equipment.

Mr. Clifford: You cannot use these new locomotives at all in the corridor services; for example, the Windsor-Toronto corridor, or Windsor-Quebec City?

Mr. Hanigan: Yes, we could use them in the corridor, but at this time, since the number is limited and our greatest need to replace locomotives is on the long hauls . . .

Mr. Clifford: Okay.

In another area of questioning altogether, in the light of the incoming deregulation in the transportation industry there are getting to be more competitors for the travelling public. Have you done any studies to show you the impact of the new air commuter services, what they are doing to the potential of your travelling public? Specifically, have you done any studies in the corridor in southwestern Ontario, say Windsor-London-Toronto? Are there impact studies that you have seen or that you have maybe asked to have?

• 1120

Mr. Hanigan: We are monitoring the situation and keeping a very close eye on the situation, of course. But I think we do not have to be overly concerned about deregulation. Looking south of the border, deregulation in the airline industry has been in existence there for several years and the results of Amtrak are quite favourable. As a matter of fact, their number of riders has gone up, even in their northeastern corridor, in spite of airline deregulations. So we are confident that the same will apply here.

Mr. Clifford: The president of one of these new commuter airlines came to our city, London, and told our public that their market was your market. In fact, City Express expects to get its travelling public from VIA Rail. I wonder if you have been doing any studies to see if, in fact, they were having an impact on your market.

Mr. Hanigan: I think it is all part of the challenge we have for the future. It has been Amtrak's experience . . . We feel the same thing will apply here, and it is part of our strategy to improve our on-time performance. We feel very strongly that, particularly in the corridor, if we can give on-time performance of 90% or approximately or better, we can compete very effectively with the airlines, which I am not sure, even on short hauls, can meet that on-time performance of 90%.

Mr. Clifford: Okay. So you are looking forward to this competition, then, I gather from your statement.

Mr. Hanigan: Yes.

The Chairman: I would like to ask a supplementary here. Is the potential competition, the increased competition, going to allow you to increase your rates? I guess that is part of what you are looking at.

[Traduction]

M. Clifford: Vous les aurez bientôt?

M. Hanigan: Nous l'espérons. Nous avons prévu d'en acheter.

M. Clifford: Ces nouvelles locomotives ne sont pas utilisables pour assurer le service dans les corridors, le corridor Windsor-Toronto ou Windsor-Québec, par exemple?

M. Hanigan: Si, ce serait faisable, mais pour l'instant, vu que leur nombre est limité et que nous devons songé surtout à remplacer les locomotives qui couvrent les plus grandes distances . . .

M. Clifford: Bon.

Dans un autre ordre d'idées, la déréglementation imminente de l'industrie des transports va augmenter encore la concurrence. Avez-vous fait des études pour voir quel serait l'impact des nouveaux services aériens régionaux sur les voyageurs actuels ou potentiels? Plus précisément, avez-vous fait des études sur le couloir du sud-ouest de l'Ontario, mettons Windsor-London-Toronto? Y a-t-il eu des études de faites ou avez-vous demandé que des études soient faites?

M. Hanigan: Nous surveillons la situation et nous gardons l'oeil ouvert, bien entendu. La déréglementation toutefois ne nous inquiète pas indûment. Au sud de la frontière, la déréglementation du transport aérien remonte déjà à quelques années, et les résultats obtenus par Amtrak sont des plus favorables. En fait, le nombre de passagers s'est accru, même dans leur corridor nord-est, en dépit de cette déréglementation. Nous sommes donc persuadés que le même phénomène se produira ici.

M. Clifford: Lorsqu'il est venu à London, le président de l'une de ces sociétés aériennes de transport régional a déclaré aux gens de cette ville que leur marché était votre marché. En fait, *City Express* compte obtenir la clientèle de VIA Rail. Je me demande si vous avez fait des études afin de voir si effectivement, cela pourrait avoir un impact sur votre marché.

M. Hanigan: Cela fait partie du défi que nous aurons à relever. À en juger par l'expérience d'Amtrak . . . Nous estimons que cet état de choses se reproduira ici, et cela fait partie de notre stratégie d'accroître notre ponctualité. Nous croyons fermement que, surtout dans le corridor, nous pourrions soutenir la concurrence avec les transports aériens, si nous réussissons à atteindre un taux de ponctualité d'au moins 90 p. 100, car même pour les courts trajets, les sociétés aériennes ne parviennent pas toujours à réaliser ce taux.

M. Clifford: Bon. Cette concurrence ne vous effraie donc pas, si j'en juge d'après votre déclaration.

M. Hanigan: C'est exact.

Le président: Je voudrais poser une question complémentaire. Dans l'éventualité où la concurrence sera plus vive, cela vous permettrait-il d'augmenter vos tarifs? J'imagine que c'est là l'une des choses que vous envisagez.

[Text]

Mr. Hanigan: It is part of the overall market, yes. The pricing strategy has to be different, of course, on long runs than on short runs. We will certainly be adopting a pricing strategy in the near future, not based on mileage but on market conditions.

Mr. Clifford: So would you say this is going to benefit the corridor travellers?

Mr. Hanigan: It will benefit the public, no doubt.

Mr. Clifford: You are going to specifically market corridor travel, then, keeping in mind the new competition in air commuter service?

Mr. Hanigan: We have already started being more aggressive in our marketing of corridor routes.

Mr. Clifford: But one of the things we see in London is fewer trains. Is less frequency going to be your motto? Is it part of your marketing strategy to have fewer trains, but to have them on time?

Mr. Hanigan: Being better is certainly part of our strategy. It is true that we have reduced the frequencies to London by one train a day, but this train was . . .

A Witness: No, we are still at the same number, 10 a day.

Mr. Clifford: No, that is not quite right. The numbers are the same, but you had better explain to the chairman what the difference is. The difference is the routing. There is a very significant difference between going to Toronto and London, Mr. Chairman, going the polar route up through the snowbelt of Canada—Stratford, Ontario, and Guelph—going through the snow to try to reach Toronto, or going direct on the southern route. Now, there is a hell of a difference in making that trip.

The airline commuters tell us frequency is a big, big thing for them for success. They say they can get into the marketplace and be successful if they have high frequency. Going back to this point again, you seem to be on a different tack. You seem to want to do it fewer times, but I guess you want to be on time.

Mr. Hanigan: It is a different product, and therefore, due to the limited number of seats the airlines carry, particularly the commuter traffic, they do not have the flexibility of adding more seats for more passengers. We have that. So it is a product addressed to a different clientele.

• 1125

Mr. Clifford: Working along this idea of frequency, I believe there is something in this argument about the higher the frequency the more customer satisfaction, the more customer use. Is there any potential of getting that frequency by having mixed trains, where there are freight and people all on the same train? And would that kind of configuration give you more track usage? You would not be fighting CP and CN all the time if, in fact, some of the time you hauled a bit of their freight.

[Translation]

M. Hanigan: Oui, cela s'intègre à la question globale du marché. Pour l'établissement des tarifs, la stratégie diffère, bien entendu, selon la distance du trajet. Certes, nous allons adopter sous peu une stratégie fondée non pas sur le millage mais sur les conditions du marché.

M. Clifford: Croyez-vous que cela va profiter aux voyageurs qui empruntent le corridor?

M. Hanigan: Sans doute, le grand public va en profiter.

M. Clifford: Votre effort de commercialisation va donc porter sur le corridor, compte tenu de la concurrence offerte par le service aérien de transport régional?

M. Hanigan: Nous avons déjà commencé à concentrer nos efforts sur le corridor.

M. Clifford: Pourtant, les trains se font plus rares à London. Moins de trains, est-ce là votre slogan? Cela fait-il partie de votre stratégie de commercialisation, moins de trains, mais des trains qui arrivent à l'heure?

M. Hanigan: Certes, améliorer le service, cela fait partie de notre stratégie. Il est vrai qu'il n'y a plus qu'un seul train par jour à London, mais ce train était . . .

Un témoin: Non, c'est toujours le même nombre, 10 par jour.

M. Clifford: C'est inexact. Les nombres sont les mêmes, mais il vaut mieux expliquer au président en quoi les choses diffèrent. C'est au niveau du parcours. Il y a une différence énorme entre faire le trajet de Toronto à London, monsieur le président, en passant par la route polaire, par la zone des neiges du Canada—Stratford, Ontario et Guelph—ou bien en passant par la route directe, par la voie du sud. La différence est énorme, selon le parcours que l'on adopte.

Les sociétés aériennes de transport régional nous disent que la fréquence est la clé du succès. Elles disent que la pénétration du marché dépend d'une fréquence élevée. Je reviens sur ce point, votre point de vue semble être différent. Vous semblez préconiser un service moins fréquent, mais ponctuel.

M. Hanigan: La situation est différente pour nous, car les sociétés aériennes, surtout celles qui assurent le transport interurbain, disposent d'un nombre limité de sièges; elles ne peuvent ajouter des sièges si les voyageurs sont plus nombreux. Nous, nous le pouvons. Nous nous adressons donc à une clientèle différente.

M. Clifford: Je crois qu'il est juste de dire que plus les trains sont fréquents, plus les passagers sont satisfaits, et plus ils prennent le train. Serait-il possible d'augmenter la fréquence en combinant les marchandises et les passagers dans un même train? Est-ce que cela vous permettrait d'utiliser davantage les rails? Vous ne vous battriez pas contre le CP et le CN tout le temps, si vous transportiez une part de leur marchandise.

[Texte]

Mr. Guiney: First of all, the journey time would be so dramatically increased that it would render them not able to compete with anything. In the corridor between, for example, Sarnia and Toronto, where CN uses a mainline operation, they run up to two-mile-long trains, and therefore the slack action itself would render that train impossible for passengers to move on. Perhaps there might be some opportunity in certain places of the country, but in the corridor particularly we believe it would not work to advantage.

Mr. Clifford: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais que M. Hanigan m'explique le taux d'occupation? Quand on parcourt les statistiques clés d'exploitation de VIA, dans son rapport annuel, on constate que le taux d'occupation a baissé en pourcentage, en 1985, par rapport à 1984; puis il est revenu à peu près au même niveau qu'en 1981. Y a-t-il des explications, à cet effet?

Mr. Hanigan: One of the reasons for that is that, particularly in 1985, where the number of LRC trains in operation is higher than it was in previous years and the number of seats per car in a LRC train is higher than a conventional car. And the LRC type of equipment are built to operate in units of three. So this occupancy is really . . . First of all you count the number of seats and divide it by the number of train miles that you do. So the fact that those particular cars have a higher number of seats tend to decrease your percentage occupancy per mile

M. Ouellet: Avec l'augmentation de tarifs suggérée ou déjà en application, prévoyez-vous une diminution dans le nombre de voyageurs et que le taux d'occupation sera moindre? Quels sont vos pronostics?

M. Hanigan: En moyenne, le tarif a augmenté de 13 p. 100 au cours de 1985. Évidemment, il est toujours plus facile d'émettre un jugement après plutôt qu'avant, quant à une telle décision. Il est possible que la Société ait été un peu trop agressive dans l'augmentation de ses tarifs.

Les tarifs ont été révisés le 1^{er} décembre, pour l'année 1987. L'augmentation est moins forte que l'augmentation du coût de la vie. Par exemple, tous les tarifs en-dessous de 20 dollars ne sont pas augmentés. Les tarifs, pour une autre catégorie, une certaine distance, sont augmentés de 3 p. 100; les tarifs compris entre 21 et 50 dollars, de 3 p. 100; et les tarifs pour les longs parcours sont augmentés de 4 p. 100. Ce qui donne une augmentation de revenus d'à peu près 2 p. 100.

L'augmentation moyenne des tarifs, pour 1987, est de 2 p. 100. Elle tient compte que l'augmentation des tarifs, en 1985, a été très agressive. Elle l'est moins pour la prochaine année.

• 1130

M. Ouellet: Je comprends qu'à la suite de la décision du gouvernement de réduire progressivement et annuellement la subvention, la compagnie doit de trouver des revenus ailleurs. Je me demande comment il est possible de garder un équilibre entre l'augmentation de tarifs et l'augmentation d'usagers. Il

[Traduction]

M. Guiney: Tout d'abord, la durée du voyage rallongerait à un degré tel, qu'il serait impossible de faire concurrence avec tout autre mode de transport. Dans le corridor, entre Sarnia et Toronto, par exemple, où le CN a une ligne principale, il a des trains d'une longueur jusqu'à 2 milles, et donc le mouvement d'accordéon à lui seul serait tel qu'il serait impossible de transporter des passagers. Il serait peut-être possible d'utiliser cette formule dans d'autres régions du pays, mais nous n'estimons pas qu'elle serait fiable, surtout dans le corridor.

M. Clifford: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would Mr. Hanigan to explain the occupancy rate for me. In looking at these key operating statistics in its annual report, I see that in 1985 there was a drop in the occupancy rate as compared to 1984; then it returned to more or less the same level as in 1981. Can this be explained?

M. Hanigan: Un des facteurs vécus surtout en 1985, c'est qu'il y avait davantage de trains LRC par rapport aux années précédentes, et le nombre de places par wagon dans un train LRC est plus élevé que dans un wagon traditionnel. Les wagons LRC sont censés être accouplés trois par trois. Quant au taux d'occupation . . . il faut d'abord calculer le nombre de sièges, le diviser par nombre de milles-train. Le fait que les wagons LRC ont un nombre de sièges plus important a tendance à diminuer le taux d'occupation en pourcentage par mille.

Mr. Ouellet: With the proposed fare increase, which may be in effect already, are you expecting fewer passengers, and therefore a lower occupancy rate? What are your forecasts?

Mr. Hanigan: The average fare increase in 1985 was 13%. Of course, it is always easier to assess the advisability of a decision such as this after the fact than before the fact. The corporation may have been a little too aggressive in its fare increases.

Fares have been revised as of December 1, for 1987. The increase in the fares is lower than the cost of living increase. For example, all fares under \$20 have not been increased. The fares in another category, which covers a particular distance, have been increased by 3%; the fares between \$21 and \$50, by 3%; and the fares for long distances by 4%. The average fare increase amounts to approximately 2%.

The average fare increase for 1987 is 2%. It reflects the fact that the fare increases introduced in 1985 were rather high. The increases for next year are lower.

Mr. Ouellet: I understand that as a result of the government's decision to reduce VIA's grant progressively each year, the corporation has to find revenue elsewhere. I am wondering how you can maintain a balance between increased fares and the goal of more users. It is quite obvious that if the corpora-

[Text]

est évident que, pour obtenir des revenus supplémentaires, il faut une augmentation du nombre d'usagers. Quelles sortes d'études de marché avez-vous faits pour établir cet équilibre? Comment avez-vous décider les augmentations de tarifs pour l'an prochain? N'avez-vous pas plutôt pensé que les tarifs, étant déjà suffisamment élevés, la solution n'était pas de charger plus cher, mais de donner un meilleur service?

M. Hanigan: Évidemment, l'équilibre est difficile à maintenir. Il est reconnu dans l'industrie du transport que si les augmentations de tarifs sont à peu près du même ordre que l'indice des prix à la consommation, il n'y a pas d'effets négatifs.

Il est bien sûr qu'augmenter les tarifs pour faire baisser le déficit ou pour vivre à l'intérieur du régime de subventions n'est pas la solution. Si vous augmentez le tarif trop rapidement vous perdez des usagers et les résultats attendus ne se matérialisent pas. C'est un point sensible; il faut être très prudents.

Puisqu'en 1985, la Société a été agressive dans l'augmentation des tarifs, nous avons cru sage, cette année, de marquer le pas et d'être plus réservés.

Nous devons aussi nous appliquer à augmenter la productivité de la main-d'oeuvre et, bien sûr, être plus sévères ou plus rigoureux dans la gestion de l'entreprise. C'est ce que nous faisons.

M. Ouellet: Monsieur Hanigan, si je me réfère au document qui nous a été remis, le *Résumé du plan d'entreprise 1986-1990*, à la page 10, en parlant de risques et de sensibilité, vous dites:

Le plan d'entreprise s'appuie sur plusieurs hypothèses importantes qui pourraient ne pas se matérialiser.

L'hypothèse concernant la croissance des recettes est l'une des plus sensibles. Si l'on ne réalise que 50 p. 100 des recettes prévues, l'écart de financement cumulé sur cinq ans sera de 170 millions de dollars plus élevé.

Ensuite, vous parlez d'autres hypothèses qui pourraient ne pas se réaliser et qui amèneraient des besoins de financement accrus de quelque 114 millions de dollars dans un cas, et de quelques millions de dollars dans l'autre cas.

C'est donc dire qu'il n'y a aucune garantie de la part de VIA Rail à l'endroit du gouvernement que les subventions fermes proposées, de 500 millions de dollars, au cours de l'exercice financier 1986-1987, 500 millions de dollars pour 1987-1988, 450 millions de dollars pour 1988-1989 et 400 millions de dollars pour 1989-1990 pourront suffire aux besoins de VIA Rail. Et d'après vos chiffres, vous allez faire votre possible, mais il n'y a pas de certitude que le gouvernement ne sera pas obligé d'éponger un déficit plus important de la part de VIA Rail. Ai-je raison?

M. Hanigan: Monsieur le président, l'expérience de 1986 nous indique que nous devons être plus conservateurs dans les prévisions d'achalandage pour l'avenir. Ce qui sera, sans doute, reflété dans le prochain plan quinquennal qui sera déposé. Je pense que la Société est un peu trop optimiste quant à l'augmentation de l'achalandage.

[Translation]

tion is to bring in more revenue, there must be an increase in the number of passengers. What market studies have you conducted to determine where this balance should be struck? How did you decide on the fare increases for next year? Might you not rather have thought that since the fares were already high enough, the solution was not to charge more, but to provide better service?

Mr. Hanigan: It is a difficult balance to maintain, of course. It is acknowledged in the transportation sector that if fare increases are more or less in keeping with the increase in the Consumer Price Index, there are no harmful effects.

It is certainly true that increasing fares to reduce the deficit or to live within our grant is not the solution to the problem. If fares go up too quickly, you can lose passengers and not achieve the results you had anticipated. The balance is very delicate and we have to be very cautious.

Since the corporation increased its fares considerably in 1985, we thought it would be advisable to have more moderate increases this year.

We must also try to increase productivity and to run the corporation more strictly. That is exactly what we are doing.

Mr. Ouellet: Mr. Hanigan, I am referring to the document you distributed entitled *Summary of 1986-1990 Corporate Plan*. You say at page 9:

The Corporate Plan is based upon several important assumptions which may not materialize as planned.

The revenue growth assumption is one of the most sensitive. If only 50% of the planned revenue growth is achieved, the cumulative five-year funding gap will be \$170 million higher.

You go on to talk about other assumptions that may not materialize and would result in an increase of \$114 million in funding requirements in one case, and of several million dollars in the other case.

In other words, VIA Rail is not giving the government any guarantee that the firm grants proposed, namely \$500 million in the 1986-87 financial year, \$500 million in 1987-88, \$450 million in 1988-89 and \$400 million in 1989-1990, will be enough to meet VIA's needs. Your figures show that while you will do your best, you cannot be sure that the government will not have to assume a larger deficit for VIA Rail. Is that correct?

Mr. Hanigan: Mr. Chairman, our experience in 1986 has shown us that we have to be more conservative in our estimates of future traffic. This fact will certainly be reflected in the next five-year plan we table. I think the corporation has been overly optimistic about the increased train use.

[Texte]

• 1135

Quant à la possibilité pour VIA Rail de vivre à l'intérieur des subventions gouvernementales, il m'est agréable de déclarer que, même si en 1986, nous avions 100 millions de dollars de moins à notre disposition, qu'en 1985, la Société vivra à l'intérieur de ses termes de référence.

M. Ouellet: Evidemment, vous n'avez pas acheté le matériel roulant que vous deviez acheter, les commandes sont placées mais arrivent en retard. Ai-je tort de penser que si vous aviez acheté l'équipement nécessaire, recommandé d'ailleurs dans le rapport Horner, vous n'auriez pas vécu à l'intérieur de ces contraintes budgétaires. Vous auriez demandé un montant supplémentaire au gouvernement pour éponger le déficit?

M. Hanigan: Vingt locomotives seront livrées d'ici la fin de l'année. Les montants sont prévus dans notre budget de 1986; l'argent est disponible. Il en est de même pour les locomotives additionnelles qui seront livrées l'an prochain. Je pense avoir dit plus tôt aujourd'hui, au Comité, que nous ne pouvons pas, à l'intérieur des montants versés par le gouvernement, faire l'acquisition de voitures pour longs parcours. En 1986, nous avons pu vivre à l'intérieur de ce montant de 500 millions de dollars; l'avenir nous réservera probablement des défis ou des problèmes plus grands.

M. Ouellet: Je présume que si vous êtes président de cette compagnie c'est parce que vous croyez en son avenir. Selon les deux rapports, celui qui a été préparé par le comité sénatorial auquel je faisais référence tout à l'heure, et le rapport Horner, il semble que VIA Rail traverse une crise financière très importante; la Société est à la croisée des chemins quant à son existence. Si je reprends les principales recommandations du rapport Horner, le gouvernement doit faire un choix. Il vous donne tout le nouvel équipement dont vous avez besoin, et vous permet d'opérer de façon moderne et rationnelle ou il met la clé dans la boîte. Comment vous situez-vous dans ce contexte? Etes-vous d'accord avec M. Horner et le comité sénatorial? Demanderez-vous des engagements beaucoup plus fermes du gouvernement ou êtes-vous résigné à votre sort en acceptant seulement ce qu'ils veulent vous donner?

M. Hanigan: Monsieur le président, tout d'abord je dois dire que je trouve l'expression de «crise financière» un peu trop dur. VIA Rail connaît des problèmes financiers depuis sa création. Ce n'est rien de nouveau. Nous devons vivre à l'intérieur d'une enveloppe budgétaire assez serrée. Mais de là à parler de crise, je pense que le terme est trop fort. Nous rencontrons toutes nos obligations et nos paiements sont faits à temps. Il n'y a aucune crise financière ou *crisis*, et je pense le mot anglais est encore plus dur. Il y a bien sûr des difficultés mais la Société n'est pas dans un état de crise.

Je ne me souviens pas exactement de la deuxième partie de votre question, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Comment vous situez-vous face à ces deux rapports. Les deux rapports semblent dire que le gouvernement doit vous donner plus d'argent, qu'il est prêt à vous le donner, pour vraiment vous permettre d'effectuer le redressement qui s'impose. Êtes-vous d'accord avec M. Horner et avec le comité sénatorial pour exiger davantage du gouvernement? Ou êtes-

[Traduction]

As to whether or not VIA Rail can live within the government subsidies, I am pleased to tell you that even if we were to receive \$100 million less in 1986 than in 1985, the corporation will live within its budget.

Mr. Ouellet: Of course, you have not bought the rolling stock that you were supposed to buy; orders were placed, but delivery has been delayed. Am I wrong to think that if you had bought the equipment you need, which was in fact recommended in the Horner Report, you would not have experienced these budget problems? Would you have asked for more money from the government to offset the deficit?

Mr. Hanigan: Twenty locomotives will be delivered by the end of the year. The necessary funding has been provided for in our 1986 budget; the money is there. The same goes for the extra locomotives to be delivered next year. I think I told the committee earlier today that we cannot stay within the budget provided by the government and still buy new cars for long hauls. We were able to keep our budget within the \$500 million we had in 1986; however, the challenges or problems for the future will probably be more significant.

Mr. Ouellet: I assume that the fact you are chairman of this corporation indicates that you believe in its future. The Senate Committee Report I referred to earlier and the Horner Report both state that VIA Rail is apparently going through a rather major financial crisis. The corporation is in fact at a crossroads. According to the main recommendations contained in the Horner Report, the government has to make a choice. It should either give you all the new equipment you need, so that you can modernize and rationalize your operations, or it should simply close VIA down altogether. Do you agree with Mr. Horner and the Senate Committee? Will you be asking for much firmer commitments from the government, or are you resigned to accepting whatever it gives you?

Mr. Hanigan: Mr. Chairman, I would like to begin by saying that I find the expression "financial crisis" a little too severe. VIA Rail has had financial problems from the beginning. This is nothing new. We have to live within a rather tight budget. However, I do think that the term "crisis" is a little too strong. We meet all our obligations and pay our bills on time. There is no financial crisis. I think the connotations of that word in English are even worse than they are in French. Of course the corporation has problems, but it is not in a crisis.

I do not exactly recall the second part of your question, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: What do you think of the two reports, which seem to say that the government should give you more money so that you can make the necessary changes in your operations. Do you agree with Mr. Horner and the Senate Committee that the government should be giving you more money? Or are you resigned to accepting whatever it decides to give you?

[Text]

vous résigné à votre sort en acceptant seulement ce qu'ils vous donneront?

[Translation]

• 1140

M. Hanigan: Je pense qu'il est fondamental que la Société possède les moyens de moderniser son parc. On peut s'imaginer ce qui serait arrivé à Air Canada, par exemple, si, il y a 20 ou 30 ans, on lui avait dit de faire réparer ses DC-3 et de continuer à les opérer. Ils sont en bonne condition et avec un bon programme d'entretien, vous continuerez à les opérer! Alors, il aurait été difficile de s'attendre à ce que les Canadiens utilisent continuellement ce genre d'appareils. Il faut suivre le temps. Je crois sincèrement que si on veut que VIA Rail prenne de l'expansion, de l'essor et remplisse réellement son rôle dans les années à venir, il faut, le plus rapidement possible, consentir des investissements. Il faut se moderniser, être plus attrayants pour la clientèle et mieux la servir. À long terme, c'est évident, VIA Rail doit se moderniser, doit faire l'acquisition de nouveaux équipements. Bien sûr, la Société pourrait continuer à opérer comme elle le fait présentement et consacrer des sommes substantielles à l'entretien et à la réparation de son matériel. Mais ce serait penser à court terme. Je pense que tout dirigeant de société doit voir plus loin; les décisions doivent être prises en vue de permettre l'essor et la progression de l'entreprise.

M. Ouellet: Vous auriez besoin de combien de millions de dollars de plus?

M. Hanigan: Le rapport en question fait allusion, je pense, aux sommes totales qui seraient requises. Des suggestions ou des recommandations ont été transmises au ministre. Je crois qu'il n'est pas souhaitable que je divulgue ces chiffres à ce moment.

The Chairman: Well, we will be having the Minister one of these days.

Following on Mr. Ouellet's question, I can appreciate that an internal memo or recommendations from you or the Minister, okay, we cannot touch. But if you do not get the new equipment, the rolling stock, not just the locomotives, what is your answer, Mr. Hanigan, to the previous bill that was in the House, in terms of the performance standards that were set under that earlier bill? Is VIA going to be able in effect to live up to those performance standards?

Mr. Hanigan: It will be very difficult, Mr. Chairman.

One of the questions you have just asked as to what happens if we do not get money to buy new equipment . . . Huge sums of money from our budget will have to go into maintenance of present equipment; and this over the years represents horrendous sums of money. So the corporation will keep on running. It will still exist. It will still give the service. But money that could be invested in renewing the fleet will be used instead to keep it in running order. And this is pretty well what has been going on for the past 10 years or more.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Hanigan: I think the corporation must be given the resources to modernize its fleet. Imagine what would have happened to Air Canada 20 or 30 years ago, if the government had told it to repair its DC-3s and keep on using them. Air Canada might have been told that the aircraft were in good condition and, with proper maintenance, could continue to be used. However, it would have been difficult to expect that Canadians would keep on using this type of aircraft. We have to keep our equipment up to date. I sincerely think that if the government really wants VIA Rail to grow and genuinely fulfill its role in the years ahead, it must invest in it as soon as possible. We must become more modern, more attractive to customers and provide better service. There is no doubt that in the long term, VIA Rail must modernize and buy new equipment. Of course, the corporation could go on functioning as it is at the present time, and spend considerable amounts of money on maintaining and repairing its equipment. This, however, would be a short-term view. I think that any corporate manager must take a longer term-view; decisions must be made to promote the corporation's growth and development.

Mr. Ouellet: How many more millions would you need?

Mr. Hanigan: I believe the report you are referring to talks about the total amounts that would be required. We have passed on some suggestions or recommendations to the minister. However, I do not think it would be advisable for me to reveal the figures at this time.

Le président: Nous allons recevoir le ministre un de ces jours.

Pour faire suite à la question de M. Ouellet, je comprends fort bien que vous ne voulez pas divulguer le contenu d'une note de service interne ou les recommandations que vous avez transmises au ministre. Mais si vous ne recevez pas le nouvel équipement—et je parle du matériel roulant, et pas uniquement des locomotives, que pensez-vous de l'ancien projet de loi dont la Chambre était saisie, monsieur Hanigan? Ce dernier fixait certaines normes au sujet du rendement de VIA. VIA Rail va-t-il pouvoir respecter ces normes?

M. Hanigan: Ce sera très difficile, monsieur le président.

Vous venez de me demander ce qui se passerait si on ne recevait pas les fonds nécessaires pour acheter du nouvel équipement. Il faudrait consacrer des sommes énormes de notre budget actuel à l'entretien de l'équipement actuel. Sur plusieurs années, les sommes seront faramineuses. La société continuera à fonctionner; elle continuera à exister et à fournir le service. Mais plutôt que de renouveler le parc, nous serons obligés d'utiliser les subventions du gouvernement pour entretenir l'équipement actuel. C'est plus ou moins ce qui se passe depuis dix ans ou plus.

Le président: Monsieur Gray.

[Texte]

• 1145

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Monsieur Hanigan et votre équipe, je voudrais tout d'abord, monsieur le président, faire un peu de philosophie. Ensuite, j'aimerais bien connaître les réactions des gens de VIA Rail.

Depuis l'existence séparé de VIA Rail et du CN, comme nouveau député et comme bon Canadien, j'éprouve le sentiment qu'une concurrence existe entre CN et VIA Rail. Je suis certain, monsieur Hanigan, que vous savez où je veux en venir. Avec les voies ferrées du CN, je suis très conscient des problèmes que rencontre VIA Rail. Si le CN décidait, du jour au lendemain de fermer 100 milles de voies ferrées, VIA Rail serait obligée d'assumer l'entretien. Et, comme je le disais mardi, VIA Rail ramassera les dettes du CN. Quand le CN décide que ce n'est pas rentable, VIA Rail ramasse les morceaux, la dette du CN.

C'est compliqué, je le comprends très bien. Je ne vous envie pas non plus, je comprends comment c'est difficile. Mais si nous, les Canadiens et les Canadiennes, voulons une corporation de la Couronne et qu'on en retrouve deux sur la même voie...

Je me demande, avec tous les millions qu'il faudra pour l'équipement que vous avez, comment vous voyez l'entente avec le CN? Et pour être plus précis, comme je l'ai mentionné aussi mardi, l'entente entre les employés du CN et VIA Rail est très complexe également. Vous avez commencé à engager votre monde, vous vous occupez du transfert de pensions, etc., mais c'est très compliqué. À la fin de cet été vous avez rénové des gares et les gens de chez nous ont dit «Merci beaucoup, CN». Les Canadiens ne connaissent même pas la différence entre le CN et VIA Rail. Si on veut une corporation de la Couronne qui s'occupe du service des passagers, de l'est à l'ouest, comment pourra-t-on répondre à ces citoyens? Comment leur expliquer qu'on roule sur les voies ferrées du CN mais que ce n'est pas notre faute, que l'on a les deux mains liées?

To be more precise, Mr. Hanigan, and your officials, I understood that on November 6 observers went into stations across the country to observe what was happening with the CN station operators and ticket salesmen; that you will be replacing them. Now, this has created a lot of havoc with the CN employees. As a politician and as an elected official—not that I should be obligated to play politics. We are running two Crown corporations, one against the other, which makes it very difficult. So I wonder what agreements you have with CN, which is my second question.

And this is my third question, gentlemen. We were informed on Tuesday that CN has internal memos and internal policies going on that are most often leaked to the opposition—we do not get them on the government side. It was suggested that if we stay in government long enough we will get back to the opposition.

You are very well aware that in our document with respect to deregulation, *Freedom to Move*, transportation is a very

[Traduction]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hanigan and your team, Mr. Chairman, first of all, I would like to philosophize a bit. Then, I would like to hear the response of the VIA Rail people.

Ever since VIA Rail and CN split up, as a new member and as a good Canadian I have had the feeling that there is competition between CN and VIA Rail. I am sure, Mr. Hanigan, that you know what I am driving at. Because of the CN railway lines, I am quite conscious of the problems faced by VIA Rail. If the CN decided, at one point, to shut down 100 miles of railway lines, VIA Rail would be obliged to do maintenance on that track. And, as I said last Tuesday, VIA Rail would pick up the CN losses. When the CN decides something is not profitable, VIA Rail picks up the pieces, CN's deficit.

It is complicated, I quite understand. Nor do I envy you, I know how difficult this is. But if we, Canadian men and women, want a Crown corporation and we find two of them on the same railway lines...

With all the millions that would be needed for the equipment that you have, I am wondering how you see the agreement with the CN? To be more specific, as I said also last Tuesday, the agreement between the CN and VIA Rail employees is also quite complex. You have begun to hire people, you deal with pension transfers, and so forth, but this is quite complicated. At the end of this summer you spruced up a number of stations and people at home said "Thank you very much, CN". Canadians do not even know the difference between the CN and VIA Rail. If we want a Crown corporation for the passenger service, from east to west, what shall we reply to the citizens? How can we explain to them that we use the CN railway lines, but it is not our fault, our hands are tied?

Plus précisément, monsieur Hanigan et votre équipe, j'ai appris que le 6 novembre, des observateurs se sont rendus à diverses gares du pays pour surveiller les chefs de gare et les préposés au guichet; vous auriez l'intention de les remplacer. Cela a beaucoup perturbé les employés du CN. En tant qu'homme politique et représentant élu—non pas que je dois être partisan. Nous avons deux sociétés de la Couronne, l'une contre l'autre, ce qui rend les choses difficiles. Je me demande quels sont les accords que vous avez conclus avec le CN, voilà ma deuxième question.

Et voici ma troisième question, messieurs. On nous a informé mardi dernier que le CN avait des directives et des politiques internes qui, le plus souvent, faisaient l'objet de fuites vers l'Opposition—nous au gouvernement, nous n'en profitons pas. On a dit que si nous restions au pouvoir assez longtemps, nous nous retrouverions un beau jour dans l'Opposition.

Vous savez fort bien que dans notre document au sujet de la déréglementation: «Aller sans entraves», le transport est jugé

[Text]

important key to regional economic development. Do you have internal memos that are being circulated to say that one part, a branch line or secondary main line, should be closed?

• 1150

Are you going to be squeezed because the freight comes off a secondary main line? And if you are squeezed and the CN passes you the expenses, are you going to say to the CTC, look, we cannot do anything else, we are going to close the two? Are we going to close up our extremities and keep our hands in our pockets?

Mr. Hanigan: It is a good point. But at this point we are not concerned about such requests, because there was a ruling by the CTC as recently as September 26 which referred to the Smiths Falls subdivision, where the CN requested authority to abandon the operation of part of that subdivision, and the CTC rejected the CN's application on the basis that VIA operates trains on that subdivision. So it means the CTC, on that ruling anyway—and there are further cases before the CTC and we hope this will establish jurisprudence and we will have similar decisions in the future . . . it means the abandonment of a rail line must be preceded by the abandonment of passenger service. So there is certainly a good decision by the CTC—and we approve it—which means that in fact the CN could not abandon a line if the passenger service already exists. I think it is a good position to be in.

It is true the public and CN employees in many cases are not clear . . . there is a bit of overlap between the CN and VIA employees; with good reason, I suppose. Particularly the travelling public; they take a VIA train and they have a bit of trouble or are not too pleased with the way the conductor handles or deals with them. But I think a lot of these things are being corrected and will continue to be corrected.

Until last year VIA front-line employees . . . you had them doing OBS; on-board-service. Also, you would buy your ticket, in some of the stations, from a VIA employee. But now, with the transfer of stations, which is being done presently, the stations will be manned by VIA employees on the trains. Once we effect the transfer of operating crews, the clients will be dealing with VIA employees only and not a mixture of VIA and CN employees. So I think this demarcation, this dividing line, will be much clearer in the future, certainly for employees.

A person, for example, working for CN could be displaced by the bumping process. This will not happen any longer, since all those functions will be performed by VIA employees.

So certainly from a client point of view I think it will be much clearer in the future as to whether he is dealing with VIA or dealing with CN. The same will apply with the employees.

We have a good relationship with the CN. We are not competing except for use of the tracks. Certainly legislation will go a long way to help clarify that. In the proposed legislation it says priority has to be given to passenger trains.

[Translation]

un élément très important de l'expansion économique régionale. Avez-vous des notes à circulation interne dans lesquelles on dit qu'une voie secondaire ou qu'un embranchement doit être désaffecté?

Allez-vous être gênés si les marchandises proviennent d'une voie principale secondaire? Si vous êtes gênés et que le CN vous laisse assumer les frais, allez-vous dire à la CCT: voilà, rien à faire, nous allons désaffecter les deux? Allez-vous fermer les deux bouts et garder les mains dans les poches?

M. Hanigan: La remarque est valable. À ce moment-ci, toutefois, nous n'anticipons pas de telles requêtes, car pas plus tard que le 26 septembre dernier, dans une décision qu'elle a rendue au sujet de la sous-division au sujet de Smiths Falls, la CCT a rejeté la demande du CN, qui voulait renoncer à exploiter une partie de cette sous-division, en donnant pour motif que Via Rail s'en servait pour ses propres trains. Une telle décision de la part de la CCT—qui sera bientôt saisie de causes analogues, qui, espérons-le, permettront d'établir la jurisprudence à cet égard—signifie que la désaffectation d'une ligne ferroviaire ne peut précéder l'abandon du service voyageurs. C'est une excellente décision de la part de la CCT—et nous l'approuvons—car elle interdit en fait au CN de désaffecter une ligne ferroviaire, là où le service voyageurs existe. Je crois que nous sommes en bonne posture.

Il est vrai que bien souvent, le grand public ignore qui sont les employés du CN . . . il y a beaucoup de regroupements entre le CN et Via Rail, pour de bonnes raisons, j'imagine. Surtout le public voyageur; on prend un train de Via, on a des petits ennuis, on trouve des motifs de se plaindre du conducteur. Mais si ces problèmes ne sont pas déjà résolus, nous n'aurons de cesse que tous ne le soient.

À venir jusqu'à l'an dernier, c'était les employés de Via qui traitaient avec le public . . . qui assuraient le service à bord. Dans certaines gares aussi, le préposé au guichet était un employé de Via. Mais la cession des gares se fait à l'heure actuelle, de sorte que le personnel des gares sera des employés de Via à bord des trains. Dès que le transfert des équipages sera terminé, les clients auront affaire au personnel de Via seulement, non pas à des employés de Via et du CN. La ligne de démarcation sera nettement définie à l'avenir, du moins pour le personnel.

Il pouvait arriver qu'un employé du CN perde son poste à la suite de ce transfert. Cela ne se produira plus, car toutes les fonctions seront remplies par des employés de Via.

Certes, aux yeux de la clientèle, on saura précisément à qui on a affaire, à quelqu'un de Via ou quelqu'un du CN. La situation sera tout aussi claire du côté des employés.

Nous entretenons de bons rapports avec le CN. Il n'y a pas de concurrence entre nous, sauf pour l'usage de la voie. Nul doute que la loi permettra d'élucider la situation. Dans le projet de loi, on dit que la priorité doit être accordée aux trains

[Texte]

So I think the legislation will go a long way to avoid this competition between the two operating rail lines.

Also, with the help of the legislation, VIA will be in a different position regarding the operating railroad. Negotiations will be done between the two corporations, or the three corporations, on what services should be provided, and also the price the corporation will have to pay for those services. There will be negotiations between the companies; instead of the present formula, where the operating railroads utilize the costing order to establish how much they are going to charge. There will have to be negotiations and agreements. So I think we will be in a much different position.

• 1155

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I am sorry I took a long preamble on that.

The Chairman: We knew you were building up steam. That is why you were late.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Again, Mr. Hanigan, I appreciate the co-operation I have had from your office, and I will be meeting with you next week in Montreal, of course.

But I am under the impression, as I think a lot of Canadians are, that VIA has a rock around her neck because CN has the tracks and you fellows more or less have to deal with that. When they say you will have to take over the track or that they are closing the track, your hands are more or less bound, which is why I really wanted you to come out and make a comment.

Let us not kid ourselves. Between CN and VIA, the taxpayer is paying the whole shot, anyway. It does not make any difference if they cannot do that. So I would like you to comment on the rock I am saying you have around your neck with respect to VIA.

Then going back to your employee relations, we have the rock again. The transfer from CN to VIA or vice versa is a very real problem out there for the employees. Station operators who have worked for 30 years selling tickets and dispatching trains and what not agreed with new technology, that there have to be changes made. But when I have a station operator who is thrown out from CN because VIA is taking over the station, that is a real problem. I would like to have a precise comment on your agreement with CN to guarantee the CN employees you have now that they are going to stay in place. Call them VIA employees; call them whatever you want.

Mr. Hanigan: The question relates in fact or in a general way to transfers of employees. Bert Guiney has been our spokesman with CN on that subject, so I will ask Mr. Guiney to comment on that.

Mr. Guiney: The use of the employee at the stations across the country has in some cases been twofold. First, he has sold tickets on behalf of VIA Rail, and second, he has provided the continuity of operation for CN as well in the reporting by of trains.

[Traduction]

de voyageurs. Je crois bien que cette mesure va permettre d'éviter tout conflit entre les deux exploitants de chemin de fer.

En outre, grâce à ce projet de loi, la situation de Via sera modifiée en ce qui a trait à l'exploitation du chemin de fer. Des négociations auront lieu entre les deux sociétés, ou entre les trois sociétés, quant aux services à fournir et au montant que la société devra déboursier à l'égard de ces services. Il y aura des négociations entre les sociétés, au lieu de la formule actuelle, selon laquelle les exploitants des chemins de fer fixent le prix des services à partir de leur coût. Il sera nécessaire de négocier des accords. Notre situation sera, à mon avis, bien différente.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je m'excuse d'avoir fait un aussi long préambule.

Le président: Nous avons bien pensé que vous vous prépariez à passer à l'attaque. C'est également sans doute pourquoi vous êtes arrivé en retard.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je tiens à vous féliciter publiquement, monsieur Hanigan, de l'esprit de collaboration qui règne chez vous. J'anticipe avec énormément de plaisir notre rencontre de la semaine prochaine à Montréal.

Je suis persuadé que je ne suis pas le seul à penser que le fait que la voie ferrée appartienne au Canadien National met des bâtons dans les roues à la société VIA Rail, qui doit composer avec cette situation. La décision de vous transférer l'administration d'une voie ferrée ou de fermer un tronçon relève entièrement du CN. Vous n'avez aucun pouvoir décisionnel. J'aimerais avoir votre avis là-dessus.

Il ne faut pas se leurrer. C'est le contribuable qui éponge tous les coûts, qu'il s'agisse du CN ou de VIA Rail. La différence est minime. J'aimerais avoir votre avis sur cette situation entre le CN et VIA Rail.

Cette situation a également une incidence sur les relations de travail. En effet, les transferts entre le CN et VIA Rail constituent un très grave problème. Je pense aux employés de gare qui ont vendu des billets ou contrôlé le trafic ferroviaire pendant 30 ans, qui n'ont rien contre la technologie de pointe et les changements. Là où le bât blesse, c'est lorsqu'un employé de gare perd son poste parce que le CN en a transféré l'administration à VIA. Pouvez-vous nous expliquer les dispositions de votre entente avec le CN, qui prévoit la protection des postes des employés du CN? Je suppose qu'on peut également parler d'employés de VIA Rail.

M. Hanigan: En fait, vous voulez notre avis sur le transfert des employés. C'est Bert Guiney qui est responsable au CN de ce dossier. Je vais donc lui demander de vous expliquer la situation.

M. Guiney: En règle générale, les employés de gare exercent deux fonctions. En effet, ils vendent les billets de VIA Rail et garantissent la continuité des activités du CN et assument la responsabilité en matière de contrôle du trafic ferroviaire.

[Text]

Over the last few years CN has modernized the systems to the point where it is either signalled or there is something called the manual block system, which in fact takes away from the operator the necessity to report the train. To that extent, then, there is a rationalization of what is left at the station to occupy the operator or the station employee full-time. We find we no longer require that person on a full-time basis to be occupied with the selling of tickets, and obviously CN have found they do not need that employee in their operation; hence, the request in some cases to the CTC for removal of that person, to be replaced in some cases by a contract operator or ticket seller, if you will, by VIA Rail.

Mr. Benjamin: Ticket seller or baggage handler.

Mr. Guiney: Yes.

The Chairman: If I understand the bottom line to Mr. Gray's question, the request goes in and, in answer to the question, the person is going to disappear.

Mr. Guiney: From CN, yes.

The Chairman: And you are going to contract out, so you are not going to pick him up.

Mr. Roche: We need part-time employees. If CN is able in certain circumstances to provide us an employee for three or four hours a day . . . For example, if the train comes at noon, you want someone there before and after, but you do not necessarily need someone there for eight or ten hours a day. If CN is able to provide a part-time employee—and in some cases they will—then the CN employee will do our work.

But what VIA has said is that we will not take the full-time charge. So because of the other measures they have taken on their own and because their own workload is diminished, in some cases CN find they cannot provide us with a part-time employee; they can provide us with only a full-time employee. We do not need a full-time employee; we need a part-time employee. If CN cannot provide it, then we go out and find one.

The Chairman: This is your last question on this round.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): All right. I guess I am not going to get your comment on the rock around your neck.

• 1200

The Chairman: Mr. Gray, he answered that earlier—

Mr. Hanigan: I think I did when I said that—

The Chairman: —in the Smiths Falls example—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Right.

The Chairman: —and the potential bill gives priority. Now, how it all works out . . .

[Translation]

Cependant, ces dernières années, le CN a instauré un système de contrôle global ou automatisé qui lui a permis de supprimer le poste de contrôleur. C'est ce qui explique en partie la raison pour laquelle les employés de gare doivent maintenant cumuler plusieurs fonctions. En outre, il appert que nous n'avons plus besoin d'un employé à plein temps pour vendre des billets. Et dans certains cas, même, le CN est arrivé à la conclusion qu'il pouvait se passer tout à fait des services de ce préposé. Cela explique pourquoi, dans certains cas, nous avons demandé l'autorisation à la CCT de supprimer ce poste et d'en confier les responsabilités soit à VIA Rail, soit à un vendeur de billets sous contrat.

M. Benjamin: Les préposés aux billets et les porteurs.

M. Guiney: Oui.

Le président: Alors, si j'ai bien compris, il suffit d'en faire la demande pour qu'un poste soit supprimé.

M. Guiney: Oui, c'est juste, pour ce qui concerne les postes du CN.

Le président: Et si vous comblez ces postes par contrat, cela veut dire que vous n'êtes pas obligé d'offrir le poste à l'employé qui est mis en disponibilité.

M. Roche: Nous avons besoin de personnel à temps partiel. Si le CN est en mesure de nous fournir les services d'un employé trois ou quatre heures par jour . . . Vous savez, quand vous avez un train qui entre en gare à midi, il n'est pas nécessaire d'avoir un employé sur place pendant 8 ou 10 heures. Il suffit que quelqu'un y soit quelques heures avant et quelques heures après. Alors, si le CN est en mesure de nous offrir les services d'un employé à temps partiel, c'est un employé du CN qui fera le travail.

La société VIA Rail ne peut pas maintenir tous ces postes à plein temps. Le Canadien National a pris de son côté certaines mesures. En outre, sa charge de travail a diminué. C'est la raison pour laquelle le CN ne peut pas toujours répondre à nos besoins d'employés à temps partiel. Il ne peut nous fournir que des employés à plein temps. Mais nous n'en avons pas besoin. Nous n'avons que des postes à temps partiel. Donc, si le CN ne peut pas répondre à nos besoins, nous devons chercher ailleurs.

Le président: Ce sera votre dernière question pour ce tour.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Très bien. Dois-je en conclure que vous n'allez pas me donner votre avis sur la situation?

Le président: Monsieur Gray, il a répondu tout à l'heure . . .

M. Hanigan: Il me semble que si, quand je vous ai expliqué que . . .

Le président: . . . le cas de Smiths Falls . . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): C'est juste.

Le président: . . . et le projet de loi accorde la première priorité à cet aspect. Mais pour ce qui concerne les modalités . . .

[*Texte*]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But, going back to the employees, I am saying—and the reality is out there—that when you have a CN employee who has worked for 30 years as a station agent, when VIA has taken over the stations and they contract out or have someone else to work two hours a day selling tickets—and God forbid that I be a great defender of unions, being a former president of a union—these people have worked for 25 or 30 years so why would they not be given preference? The gentleman said “if CN considers”, and I am concerned about the lack of communication you have between CN and VIA, which is what has to be done. The preference should be given. If you have a station agent or operator and you are going to sell tickets—without going on the attack against VIA—why would the preference not be given to that CN employee who is already in the station?

Mr. Guiney: If the CN employee in the station has accumulated seniority over those 30 years and elects to exercise his seniority to another location to a full-time position versus a part-time position, to that extent he moves and there is no one there for VIA to avail itself of for part-time work and then we go outside.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But preference is given to the person already in the station?

Mr. Guiney: If he is able to transfer from CN to VIA, yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): “If” becomes very big.

The Chairman: I have Mr. Benjamin on the second round, and Mr. Taylor and Mr. Reid.

I am hoping that we can perhaps have a steering committee meeting this afternoon at 3.30 p.m., because I have had some consultations and I know Mr. Ouellet and Mr. Benjamin can come, and I hope Mr. Gray and Mr. Taylor. So I am looking at 1 p.m.

Do you want to clean up now, or will I let the other gentlemen? Mr. Taylor is usually short.

Mr. Benjamin: No. Me and those two and then me again. If you want to take one of them first, I am easy.

The Chairman: You go; we have not heard from you for a while.

Mr. Benjamin: Just to follow up a little further on Mr. Gray's question re transfer of employees, but also the business of what both the railways are seeking by way of rail line abandonments in their respective five-year plans, the two railroads wish to abandon a total now, in addition to what has already been abandoned, of 15,000 miles of both branch and secondary main line track. You have the Smiths Falls ruling by the CTC, but the CTC's days are numbered with the new National Transportation Act. There will be, to quote the previous Minister, a new, down-sized, faster-deciding regulatory agency with reduced authority or reduced capacity to rule

[*Traduction*]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mais revenons un peu à la question des employés. Vous savez, c'est un fait. Quand Via reprend en main les activités d'une gare du CN, les employés du CN perdent leurs postes. Via les remplace par des employés à contrat ou à temps partiel. Dieu me préserve de me porter à la défense des syndicats, étant moi-même ancien président de syndicat. Mais ces gens qui ont accumulé 25 ou 30 ans d'ancienneté ne devraient-ils pas avoir le premier choix? Ce monsieur a dit: «Si, de l'avis du CN». Le manque de communication entre le CN et VIA Rail est la question qui me préoccupe le plus. En fait, j'estime qu'il conviendrait d'accorder le premier choix aux employés du CN. Je ne veux pas faire de reproche à VIA, mais si vous avez besoin de quelqu'un pour vendre des billets, pourquoi ne pas accorder la priorité à l'employé du CN qui occupe déjà le poste en question?

M. Guiney: Si l'employé du CN qui a accumulé 30 ans d'ancienneté préfère occuper un poste à plein temps ailleurs plutôt que de rester dans un poste à temps partiel, nous n'y pouvons vraiment rien. Si personne n'est disposé à occuper ce poste à temps partiel, nous devons chercher ailleurs.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mais vous accordez le premier choix à la personne qui occupe déjà le poste?

M. Guiney: S'il lui est possible d'être muté du CN à VIA, oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Avec «si», on va à Paris.

Le président: Les intervenants pour le second tour sont MM. Benjamin, Taylor et Reid.

Je crois que nous pourrions avoir une réunion du comité de direction à 15h30. Je sais que MM. Ouellet et Benjamin sont disponibles, et j'espère que MM. Gray et Taylor pourront également se joindre à nous. Nous pourrions peut-être lever la séance à 13 heures.

Voulez-vous terminer maintenant, ou dois-je donner la parole aux autres intervenants? M. Taylor est habituellement bref.

M. Benjamin: Non. D'abord moi, puis ces deux-là, et moi encore. Mais si vous voulez donner la parole à l'un d'eux d'abord, je n'ai aucune objection.

Le président: Allez-y, cela fait déjà un petit moment que nous vous avons entendu.

M. Benjamin: Ma question porte également sur la mutation des employés. Mais j'aimerais également parler de la fermeture de lignes secondaires et de voies de service qu'envisagent ces deux sociétés de chemins de fer dans le cadre de leur programme quinquennal. Il semble qu'elles envisagent la fermeture de 15,000 milles de voies de service et de lignes secondaires. Je n'oublie pas le jugement rendu par la CCT dans le cas de Smiths Falls. Mais la nouvelle loi sur les transports entraînera la disparition. Nous aurons, selon le ministre précédent, un nouvel organisme de réglementation plus petit et capable de rendre des jugements plus rapidement.

[Text]

on a number of things, or their capacity to rule will be eliminated because of *Freedom to Move*.

Since the legislation was tabled, has VIA Rail considered the possibilities and the danger that down the road under the new legislation, assuming it passes, with a down-sized CTC it certainly will be easier for the railway to abandon trackage so it is very likely that VIA Rail could be faced with a situation where there is a secondary main line over which they run one or more passenger trains and the railroad, CN or CP, gets authority and just abandons the damn thing, and then VIA Rail is stuck with taking over that track and operating it because there are no longer any freight trains on it? Have you looked at that and have you looked at the legislation and have you made any request to the government for changes in the legislation to protect yourselves?

Mr. Hanigan: It is already in there.

• 1205

The Chairman: In the section on the abandonment. But I think the general thrust of Mr. Benjamin's question is that there is the expectation that the procedures may be a little simpler and potentially easier. But there is very much the section in the proposed new act, Mr. Benjamin, as you know, on abandonment procedure, and/or even contracting out the line to some other operator. I mean, there are different procedures.

Mr. Benjamin: It will be a hell of a lot easier—

The Chairman: But the question is very relevant in the sense, Mr. Hanigan, about whether you have looked at the proposed act and whether you have some very definite thoughts on that procedure

Mr. Hanigan: It is true that it is going to be easier for CN and CP to abandon some lines under the freedom to move act, but in our own act, the one that was put before the House, if you refer to section 23, it gives the obligation to the operating railways to give us the service they presently give us.

Mr. Benjamin: But it then becomes an imposed public duty on the railroads. They are going to want to get paid. Who is stuck, the government or you?

Mr. Hanigan: It is well covered, we feel, by the legislation that was put before the House.

Mr. Benjamin: You feel that VIA is protected about having to put up with imposed public duties.

Mr. Hanigan: Yes, sections 22 and 23.

Mr. Benjamin: Okay. I hope you turn out to be right.

Mr. Chairman, I want to go into VIA's corporate plan, the five-year one. But in particular I am looking at your 1985 plan, which is academic now. Is this plan based on calendar years?

[Translation]

Cependant, les pouvoirs de ce nouvel organisme, ainsi que son domaine de compétence, seront réduits. C'est-à-dire qu'ils perdront leur capacité de trancher, et tout cela, à cause du rapport «Aller sans entraves».

J'aimerais savoir si VIA Rail s'est penchée sur tous les tenants et les aboutissants de ce nouveau projet de loi. Avez-vous pensé qu'une réduction de la CCT faciliterait de loin la tâche aux sociétés de chemins de fer pour ce qui est de fermer des lignes de chemin de fer? Vous savez, il se pourrait très bien que le CN ou le CP décident de fermer une ligne secondaire et que VIA Rail soit obligée d'en assumer l'entière responsabilité parce qu'il n'y passe plus de train de marchandises et seulement un ou deux trains de voyageurs. Avez-vous demandé au gouvernement de modifier ce projet de loi pour mieux vous protéger?

M. Hanigan: C'est déjà là.

Le président: C'est prévu dans l'article sur la fermeture de voies de chemin de fer. Mais selon moi, M. Benjamin veut surtout parler du fait que ce nouveau système simplifiera et facilitera la procédure. Mais vous savez, la nouvelle loi prévoit la marche à suivre dans le cas de la fermeture d'une voie, ainsi d'ailleurs que les possibilités de sous-traitance. Je veux dire que la loi prévoit diverses modalités.

M. Benjamin: Mais ce sera drôlement plus facile . . .

Le président: C'est une question très importante qui vous a été posée, monsieur Hanigan. En effet, il serait bon que vous nous disiez si vous avez étudié le projet de loi et si vous avez une opinion bien définie à cet égard.

M. Hanigan: C'est vrai que ce projet de loi, qui est fondé sur le document *Aller sans entraves*, facilitera beaucoup la tâche au CN et au CP en cas de fermeture de voies. La loi qui nous concerne et qui vient d'être déposée à la Chambre oblige, à l'article 23, les sociétés de chemins de fer à continuer de fournir les mêmes services.

M. Benjamin: Cela revient à l'obligation publique des chemins de fer. Mais ils voudront se faire payer. Qui sera responsable, vous ou le gouvernement?

M. Hanigan: Nous sommes d'avis que le projet est suffisamment exhaustif.

M. Benjamin: Vous êtes d'avis que la disposition sur les obligations et responsabilités publiques protège suffisamment bien la société VIA Rail?

M. Hanigan: Oui, les articles 22 et 23.

M. Benjamin: J'espère que vous avez raison.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant passer à la question du programme quinquennal d'administration de la société VIA Rail. Je pense plus particulièrement à votre programme de 1985, qui nous touche de plus près. Vous fondez-vous sur l'année civile?

[Texte]

Mr. Hanigan: Yes, calendar years.

Mr. Benjamin: And your funding from the government is on the fiscal year, April 1 to the end of March.

Mr. Hanigan: Yes, it is adjusted to—

Mr. Benjamin: I wish to heck we could get them both the same, but anyway . . .

In your 1986 capital budget you show \$23.8 million for long-haul car acquisition. What kind of cars is that? Are you buying some cars from the U.S., from Amtrak, or what? Table 13.

Mr. Hanigan: When that plan was made we were expecting that the order would be placed early in 1985, and this is money that would have been used for the long-haul cars.

Mr. Benjamin: I see. So we can throw that out for 1986.

Mr. Hanigan: We have not used it.

Mr. Benjamin: Actually then, because of the delay in ordering the cars, a lot of this budget can be thrown out.

Mr. Hanigan: Some of it, yes.

Mr. Benjamin: Or take it and set it back a year or two or three.

Mr. Hanigan: That money was not used.

Mr. Benjamin: You did not get the money either.

Further down, in the same table, you have operating leasing long-haul cars. Now, that was proposed by VIA at that time and it does not reflect modifications by Treasury Board. You show for operational leasing \$23.4 million for 1986. Is that in addition to what you had shown of long-haul car acquisition? In other words, you are not buying cars, you are paying for them through leasing.

Mr. Hanigan: Our proposed way of financing the purchase of those long-haul cars was through an operating lease.

Mr. Benjamin: Who would be the owner, the manufacturer?

Mr. Hanigan: No. Whatever finance company or bank or financial institution that would enter into an operating lease. But this was refused by Treasury Board.

Mr. Benjamin: It was refused.

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: Including the downstream commitment of \$245 million?

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: So then it is a case now that you are faced with buying them outright.

[Traduction]

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: Mais le financement que vous obtenez du gouvernement est fondé sur l'exercice financier, qui va du 1^{er} avril à la fin de mars.

M. Hanigan: Oui, mais il y a des rajustements qui y sont faits . . .

M. Benjamin: Ce serait préférable que l'exercice financier et l'année civile correspondent. Mais de toute manière . . .

Dans votre budget d'investissement pour 1986, on voit un poste de 23,8 millions de dollars pour l'achat de wagons de transport de longue distance. En quoi consiste exactement ce matériel? Avez-vous acheté du matériel roulant des États-Unis, de la société Amtrak? Je me reporte au tableau 13.

M. Hanigan: Ce programme prévoyait que la commande serait passée au début de l'année 1985 et que cet argent servirait à l'achat de matériel de transport à longue distance.

M. Benjamin: Je vois. Donc, ce poste peut être supprimé pour 1986.

M. Hanigan: Nous ne l'avons pas utilisé.

M. Benjamin: Une bonne part de ce budget n'est plus valable, vu les retards au niveau de la commande.

M. Hanigan: C'est juste.

M. Benjamin: Nous pourrions le remettre dans le contexte d'il y a un an, deux ans, ou même trois ans.

M. Hanigan: Mais cet argent n'a pas été utilisé.

M. Benjamin: Vous ne l'avez jamais eu.

Mais un peu plus bas dans le même tableau, on voit un bail d'exploitation pour du matériel roulant à longue distance. C'est un projet qu'avait VIA à l'époque, mais que les modifications du Conseil du Trésor ne reflètent pas. Vous avez prévu un poste de 23,4 millions de dollars pour un bail d'exploitation pour 1986. Ce montant s'ajoute-t-il au montant prévu pour l'achat de matériel roulant à longue distance? Cela voudrait-il dire que vous avez décidé de louer plutôt que d'acheter ce matériel?

M. Hanigan: Nous avons pensé financer l'achat de ce matériel au moyen d'un bail d'exploitation.

M. Benjamin: Mais qui serait le propriétaire? Le fabricant du matériel?

M. Hanigan: Non. C'est la société de financement, la banque ou l'institution financière qui aurait accepté de prendre ce bail d'exploitation qui aurait été propriétaire du matériel. Mais le Conseil du Trésor nous a refusé son autorisation.

M. Benjamin: Il vous l'a refusée?

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: Y compris son engagement de 245 millions de dollars?

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: Vous êtes donc obligés d'acheter le matériel?

[Text]

Mr. Hanigan: Right. Treasury Board objects, or refuses to let us enter into an operating lease.

• 1210

Mr. Benjamin: Will that increase the cost to you of the cars, over and above what the purchase price would be, because the financial institutions that put up the money for the construction will want to make a profit on the cars?

Mr. Hanigan: I do not believe that is the reason. I think it is rather a policy decision by the Treasury Board not to let a Crown corporation such as ours—

Mr. Benjamin: I see. But there has to be a reason for that policy decision. Is not the reason that it would cost you more to lease them than to buy them all at once? I know Air Canada leases aircraft, but—

Mr. Hanigan: Yes, but they are not a revenue—

Mr. Benjamin: They lease them as a rule from another airline.

Mr. Hanigan: —dependent Crown corporation such as we are. I think Treasury Board's position is that a Crown corporation that is revenue dependent on the government should not enter into operating leases.

Mr. Benjamin: All right, then. We can still look forward then to... VIA will be owning the cars rather than leasing them.

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: The task force said that 214 bi-level cars of proven design also be ordered as soon as possible, and that has four basic types of interior configuration: coach, dining, sleeping, and lounge. The proposal is to order 130. I have the worry and the fear that you will continue to try to use some of that old equipment for many more years down the road.

From my estimation of your equipment requirements, it looks to me as if that is all the new bi-level cars you are going to order. That is enough only to accommodate, say, three trains a week, Winnipeg through Edmonton, Jasper, Vancouver, instead of daily. If you maintain your present daily schedules on both transcontinental runs, and in the Atlantic, 130 cars will not be enough. Those 214 cars are a bare minimum. I have seen reports where you should have 230 to 250 cars. Now, is that your long-term plan? Are we being euchred here into having to put up with three times a week service on the two main lines out west?

Mr. Hanigan: I do not have the information here, Mr. Benjamin, but if I remember correctly, during off-peak season, they would be used in both the east and the west, long hauls. We would have sufficient material to cover the eastern transcontinental as well as the western transcontinental.

Mr. Benjamin: On a daily basis?

Mr. Hanigan: Yes.

[Translation]

M. Hanigan: Oui. Le Conseil du Trésor nous a refusé l'autorisation de signer un bail d'exploitation.

M. Benjamin: Ce matériel vous coûtera-t-il beaucoup plus cher que le prix d'achat normal du fait que les institutions financières qui en ont garanti la construction voudront réaliser un profit?

M. Hanigan: Je ne crois pas. Je pense que c'est pour une raison de politique que le Conseil du Trésor ne laisse pas une société d'État comme la nôtre...

M. Benjamin: Je vois. Mais cette décision doit être fondée sur quelque chose. La location ne revient-elle pas plus cher que l'achat? Je sais que la société Air Canada loue des aéronefs, mais...

M. Hanigan: D'accord, mais cette société ne dépend pas de ces revenus...

M. Benjamin: Elle les loue d'une autre ligne aérienne.

M. Hanigan: ... comme nous. J'ai l'impression que le Conseil du Trésor est d'avis que les sociétés d'État qui dépendent financièrement du gouvernement ne doivent pas signer de bail d'exploitation.

M. Benjamin: D'accord. Donc, cela veut dire que VIA sera propriétaire de ce matériel et qu'il ne s'agira pas de matériel de location.

M. Hanigan: C'est juste.

M. Benjamin: Selon le rapport du groupe de travail, il conviendrait également de commander, dès que possible, 214 wagons à deux niveaux. Ces wagons sont offerts avec quatre aménagements intérieurs différents: wagon de voyageurs, wagon-restaurant, wagon-lit et wagon-salon. Il a été prévu d'en commander 130. Je m'inquiète beaucoup de ce que vous continuiez à utiliser du vieux matériel pendant plusieurs années encore.

D'après mes calculs, j'ai bien l'impression que vous ne commanderez pas d'autres wagons à deux niveaux. Ce matériel suffira pour offrir le service entre Winnipeg, Edmonton, Jasper et Vancouver seulement trois fois par semaine plutôt que tous les jours. Ce matériel ne suffira pas pour offrir le service transcontinental tous les jours, et 130 wagons ne suffiront pas dans les provinces de l'Atlantique. Les 214 wagons en question représentaient un minimum. D'après certains rapports, il vous faudrait entre 230 et 250 wagons. Quels sont vos projets à long terme? Est-on en train de nous faire avaler un service offert trois fois par semaine sur les deux principales voies de l'Ouest?

M. Hanigan: Je n'ai pas les données nécessaires à portée de la main, monsieur Benjamin. Mais si je me souviens bien, ce matériel sert tant dans l'Est que dans l'Ouest pour les longues distances, hors saison. Nous devrions avoir suffisamment de matériel roulant pour le service transcontinental dans les provinces de l'Est, ainsi que dans les provinces de l'Ouest.

M. Benjamin: Sur une base quotidienne?

M. Hanigan: Oui.

[Texte]

Mr. Benjamin: In the off-peak season.

Mr. Hanigan: In off-peak season.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Hanigan: During peak season, we would use them only on the western transcontinental, but every day of the week.

Mr. Benjamin: And you would put old equipment back into service in the Atlantic provinces?

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: That will not make them very happy.

Mr. Hanigan: The stainless steel—

Mr. Benjamin: The old Canadian—

Mr. Hanigan: The best part of the present fleet, modernized of course.

Mr. Benjamin: After you have refurbished and modernized the old cars, how many more years are you going to get out of them? Ten? Fifteen? Twenty?

Mr. Hanigan: Fifteen to twenty.

Mr. Benjamin: Fifteen to twenty more years.

Mr. Hanigan: Which has been the experience of Amtrak when they have modernized the Heritage cars on the corridor.

Mr. Benjamin: That means, then, that the Atlantic provinces in the peak seasons will have the old cars.

The Chairman: Where will Canada stop? Is it going to be Toronto or Montreal? I guess it is Montreal, is it?

Mr. Benjamin: Why the decision to keep putting money into fixing up those old cars, which I think is, in the long haul, wasted, rather than ordering 250 new cars and be done with it? You could gradually phase out the old equipment. If you just keep pouring—it is not your fault; it is the policy of the government. But since 1976—this is the 11th year—money has been poured down the drain fixing up that old equipment. It cost you \$77 million and you should have got it for \$77 million. You have put three or four times that amount into fixing up that old equipment and still have nothing but grief, particularly the steam heating thing.

• 1215

Why not go for broke and make something of the darn thing? Do not keep horsing around with beer equipment for a champagne operation.

Mr. Hanigan: Certainly the stainless steel cars by all evaluations could be modernized and refurbished and converted to electricity and still be very attractive. But the fact that the government in principle last year agreed with the purchase of 130 cars does not mean later downstream more cars could not be bought.

Mr. Benjamin: Well, I plan on staying here until then. We will see.

[Traduction]

M. Benjamin: Hors saison.

M. Hanigan: Hors saison.

M. Benjamin: Oui.

M. Hanigan: Mais pendant la haute saison, nous pourrions les utiliser uniquement dans l'Ouest, mais tous les jours.

M. Benjamin: Et vous utiliseriez le vieux matériel dans les provinces de l'Atlantique?

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: Elles ne seront pas très contentes.

M. Hanigan: Le matériel en acier inoxydable . . .

M. Benjamin: Le vieux canadien . . .

M. Hanigan: Les meilleurs éléments du parc actuel, modernisés, bien sûr.

M. Benjamin: Mais une fois ces vieux wagons modernisés, quelle sera leur durée de vie? Dix, quinze, vingt ans?

M. Hanigan: De 15 à 20 ans.

M. Benjamin: De 15 à 20 années de plus.

M. Hanigan: C'est la conclusion à laquelle est arrivée Amtrak lorsque cette société a modernisé ses wagons Heritage qu'elle utilisait dans son couloir.

M. Benjamin: Cela veut dire que les provinces de l'Atlantique devront se contenter de vieux matériel en haute saison.

Le président: Et où seront les limites du Canada? Toronto ou Montréal? Je suppose qu'il s'agira de Montréal?

M. Benjamin: Pourquoi ne pas tout simplement commander 250 nouveaux wagons? Je trouve que c'est du véritable gaspillage que d'essayer de rénover ces vieux wagons. Il me semble que vous pourriez progressivement supprimer le vieux matériel. Mais si vous continuez à dépenser . . . Mais ce n'est pas votre faute, je suppose. C'est le gouvernement qui décide. Mais depuis 1976—c'est donc la onzième année—on dépense de l'argent pour rénover le matériel existant. Cela vous a coûté 77 millions de dollars, et vous auriez pu l'obtenir pour 77 millions de dollars. Vous avez dépensé trois ou quatre fois cette somme pour réparer du vieil équipement qui ne fait que vous donner des problèmes. Je pense surtout à ce problème de chauffage à vapeur.

Alors, pourquoi ne pas recommencer à zéro? Pourquoi servir de la bière quand c'est du champagne qui s'impose?

M. Hanigan: Il est certain que les wagons d'acier pourraient être modernisés, rénovés, convertis à l'électricité et rester très séduisants. Mais le fait que le gouvernement ait, l'année dernière, signé une entente de principe sur l'achat de 130 wagons ne signifie pas que l'on ne pourra en acheter d'autres ultérieurement.

M. Benjamin: Ma foi, je vais attendre de voir ce qu'il en sera. Nous verrons.

[Text]

The Chairman: Obviously there are some policy decisions in this, and this may be more properly directed to the Minister.

Mr. Benjamin: Oh, yes. I regret we could not have had the Minister first. Then we might not have needed to have VIA Rail come before us, because they are doing nothing more than carrying out the policy instruction of the government, and that is severely restricting how well they can do, in my opinion.

But these new cars, these 130: they will have the four basic types of configuration, will they—all of them?

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: What is the state of the order? We were told three times in the past year that it is going to be made . . . it was expected to be made last April, and then it was expected the decision would be made in June, that we would have it by October; and we still do not have it. When is the government going to allow you to place the order? What is the status of that?

Mr. Hanigan: As the chairman would probably say, I think the question should be directed to someone else.

Mr. Benjamin: You have no indication, then, as to—

Mr. Hanigan: No. We have—

The Chairman: One clear fact is the order has not been placed yet.

Mr. Hanigan: It has not been placed.

The Chairman: And there are obvious reasons why.

Mr. Benjamin: It is called m-o-n-e-y.

Mr. Taylor: Gentlemen, I have three points I would like to discuss with you. The first one arises out of what my colleague Mr. Reid was developing in regard to corridors and transcontinental. I understood you to say that by operating from station to station you are really making it part of the trans-Canada. But it does not seem to me it is that simple, because when you are operating corridor to corridor, or in an area, you are up against a great deal more competition. People want to leave at different hours. How can that work in with a trans-Canada system?

Mr. Hanigan: The question Mr. Reid asked was why was our mission not including transcontinental service rather than inter-city, such as we have presently. I think the mission of the corporation will be clarified once Parliament adopts the legislation. Then it will become clear that we have an obligation to give transcontinental service. So I think this grey area or interpretation that can be given to the mission as we have stated it will definitely be clarified by legislation.

Mr. Taylor: So you anticipate that after the legislation there will be a gradual doing away with the corridor operations by—

Mr. Hanigan: No, but they will be distinct responsibilities. We will have to operate in transcontinental and regional and remote areas and so on.

Mr. Taylor: The second point I would like to discuss with you is the matter of reservations. One of my constituents from

[Translation]

Le président: Il s'agit là de questions d'orientation générale, et je crois que c'est plutôt au ministre qu'il faudrait adresser ces questions.

M. Benjamin: Certainement. Je regrette d'ailleurs que nous n'ayons pu entendre d'abord le ministre. Peut-être n'aurait-il alors pas été nécessaire de faire venir VIA Rail, parce que cette société ne fait qu'appliquer les instructions du gouvernement, ce qui la limite terriblement dans ses performances.

Mais ces nouveaux wagons, ces 130 nouveaux wagons, ils seront tous des quatre modèles standard?

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: Où en est la commande? On nous a dit trois fois au cours de l'année que l'on devait la passer . . . cela devait se faire en avril dernier, puis la décision devait être prise en juin, et la commande devait finalement être passée en octobre; or, ce n'est toujours pas fait. Quand le gouvernement va-t-il vous autoriser à passer commande? Où en êtes-vous?

M. Hanigan: Comme le disait tout à l'heure le président, c'est probablement une question qu'il faudrait poser à quelqu'un d'autre.

M. Benjamin: Vous ne savez donc absolument pas si . . .

M. Hanigan: Non. Nous avons . . .

Le président: Ce qui est certain, c'est que la commande n'a pas encore été passée.

M. Hanigan: En effet.

Le président: Et les raisons sont évidentes.

M. Benjamin: C'est une question de sous.

M. Taylor: Messieurs, j'aimerais discuter avec vous de trois points. D'une part, à propos de la question de M. Reid au sujet des couloirs et du transcontinental. J'ai cru vous entendre dire qu'avec un service de gare en gare, vous intégrez cette ligne au réseau transcanadien. Or, il me semble que ce n'est pas aussi simple que cela, car lorsque le service est de couloir en couloir, ou limité à une région, la concurrence est beaucoup plus forte. Les gens veulent différents horaires. Comment cela peut-il s'appliquer à un réseau transcanadien?

M. Hanigan: M. Reid demandait pourquoi notre mission ne comportait pas un service transcontinental plutôt qu'interurbain, comme à l'heure actuelle. Je pense que la mission de la société sera clarifiée lorsque le Parlement aura adopté le projet de loi. Il sera alors clair que nous sommes obligés d'offrir un service transcontinental. La loi devrait faire disparaître ce nuage d'incertitudes quant à notre mission.

M. Taylor: Vous pensez donc que l'on se débarrassera alors peu à peu de la notion de couloir . . .

M. Hanigan: Non, il s'agira de responsabilités distinctes. Il nous faudra offrir un service transcontinental, un service régional, un service dans les régions isolées, etc.

M. Taylor: Deuxièmement, j'aimerais que nous nous entretenions de la question des réservations. Un de mes

[Texte]

Drumheller was telling me the other day that he tried to make a reservation from Calgary to Vancouver during the summer, and he was told that four to six weeks was the earliest he could get a reservation. That discourages a lot of people.

• 1220

Is it not possible to try to fit your train to the traffic, instead of trying to fit the traffic to the train?

Mr. Hanigan: This is precisely what we are planning on doing, particularly on the Calgary to Vancouver leg, starting next year: to have the number of cars related, particularly on that section, to traffic.

Mr. Taylor: So you anticipate the four to six weeks will not be in operation next summer. You anticipate there will be no four- to six-week wait. If a person wants to go to Vancouver next week, he will be able to go by train?

Mr. Hanigan: There is always heavy demand, of course, for that stretch, Calgary to Vancouver, during the summer-time. I hope we will not have any empty seats or any empty sleepers on that train. The situation was somewhat unusual this year because of Expo 86; and in the summer-time we always operate with a full load. So it certainly is a good caution measure to reserve ahead of time, particularly on that stretch.

Mr. Taylor: The other point is really my major point. I am referring to "The Trudel Collision" booklet. I am going to quote from page 67, 6.8, on the black box, or the recorders. Under this section it appears that CTC has given VIA Rail three months, I guess from the date of this book, from August, to choose one or more commercially available recorders for installation and use in all lead locomotives in VIA Rail service and report same to CTC for approval. Has that three-month period come up, and have you selected a recorder?

Mr. Guiney: We received the report in mid-November, and the three-month period I believe is up in January. However, we have begun deliberations with both CN and CP in order to arrive at a series of these event recorders that could be used and bought under a competitive tender. We will in the next several weeks submit the report to the CTC, and we believe we will get a decision to go forward with one or a number of the event recorders and we will then proceed to put them on all lead units.

Mr. Taylor: Are there quite a number of these black boxes on the market today?

Mr. Guiney: There are several, some of which are designed in Europe, some of which are Canadian- or North American-designed. Obviously we are going to choose the one that best looks after our interest in the short term and serves as well into the future.

[Traduction]

électeurs de Drumheller me disait l'autre jour qu'il avait essayé, au cours de l'été, de faire une réservation entre Calgary et Vancouver et qu'on lui avait dit qu'il n'y avait rien de disponible avant quatre à six semaines. Cela décourage beaucoup de monde.

N'est-il pas possible d'adapter votre train au trafic plutôt que le trafic au train?

M. Hanigan: C'est précisément ce que nous prévoyons faire, en particulier sur le trajet Calgary-Vancouver, dès l'année prochaine: nous prévoyons déterminer le nombre de wagons en fonction du trafic, en particulier sur cette section.

M. Taylor: Vous prévoyez ainsi que cette question de quatre à six semaines n'existera plus l'année prochaine; qu'il n'y aura plus de quatre à six semaines d'attente; que si quelqu'un veut aller à Vancouver la semaine suivante, il pourra le faire en train?

M. Hanigan: La demande est toujours très forte, évidemment, l'été, entre Calgary et Vancouver. J'espère que nous ne roulerons pas avec trop de sièges ou de couchettes libres. La situation était un peu différente cette année du fait d'Expo 86 et, l'été, les trains sont toujours complets. Il est donc certainement très prudent de réserver à l'avance, surtout sur cette section.

M. Taylor: Ma dernière question est en fait la plus importante. Il s'agit du rapport intitulé: «La collision de Trudel». J'aimerais revenir sur la page 72, paragraphe 6.8 sur les enregistreurs d'événements. Il semble que la CCT ait donné trois mois à VIA Rail, probablement à partir de la date de publication de ce rapport, c'est-à-dire du mois d'août, pour choisir au moins un des enregistreurs d'événements offerts sur le marché, afin de l'installer et de l'utiliser dans toutes ses locomotives de tête et en faire rapport à la CCT pour approbation. Ce délai de trois mois est-il expiré, et avez-vous choisi un enregistreur?

M. Guiney: Nous avons reçu le rapport à la mi-novembre, et la période de trois mois doit se terminer en janvier, si je ne m'abuse. Toutefois, nous avons commencé à en discuter avec le CN et le CP, afin de nous mettre d'accord sur une série d'enregistreurs d'événements qui pourraient être utilisés et achetés sur appel d'offres. Nous soumettrons dans les quelques prochaines semaines un rapport à la CCT, et nous pensons qu'il sera alors décidé d'acheter un ou plusieurs enregistreurs d'événements que nous pourrions installer dans toutes les locomotives de tête.

M. Taylor: Y a-t-il beaucoup d'enregistreurs semblables sur le marché actuellement?

M. Guiney: Il y en a plusieurs, dont certains viennent d'Europe; d'autres sont de conception canadienne ou nord-américaine. Il est certain que nous choisirons celui qui servira au mieux notre intérêt à court et à plus long terme.

[Text]

Mr. Taylor: Do you anticipate that the recorder, the black box, that is suitable for freight traffic is also going to be suitable for passenger traffic?

Mr. Guiney: The event recorder itself is adaptable to either freight or passenger. I think the zenith we are looking towards is the advance train control system, which will enhance the movement of the train in terms of safety and speed so that all of the details respecting that movement can be monitored both for the on-train personnel and for the off-train personnel. But in any event the event recorders do serve both freight and passenger equally well.

Mr. Taylor: I wonder if you could just outline some of the information . . . Say there is an accident with a train carrying a black box. What would it tell you?

Mr. Guiney: Without perhaps trying to list them all—

Mr. Taylor: Just the major ones.

Mr. Guiney: —what we are looking forward to in the short term is the speed of the train; the brake pipe pressure, indicating whether the brakes were on or off prior to the collision; the position of the throttle at the time of the accident, indicating whether the crew had reacted; the information relative to the attentiveness of the crew to things they must accomplish on board the engine in order to satisfy the requirements of the reset safety control—the sound of the whistle, for example—and perhaps extend that to other elements related to the performance of the engine and the electrical system itself.

• 1225

Mr. Benjamin: Will it be a voice recording?

Mr. Guiney: Yes, it will.

Mr. Benjamin: So when they say “Soak it! Jump!”, that will be on?

Mr. Guiney: Yes, it will, Mr. Benjamin.

Mr. Taylor: What is the approximate cost of one of these black boxes and what is its life?

Mr. Guiney: I believe it is like any other piece of machinery: properly maintained it will last a long time. We are now exploring the market in respect of the items we believe should be available on the vent recorder and we do not have a quoted price from any supplier at this point in time.

Mr. Taylor: Should anyone interested in supplying one of these black boxes get in touch with CN-CP and VIA Rail?

Mr. Guiney: Yes, I believe that would be appropriate.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Hanigan, earlier you mentioned that if there was a Santa Claus what you would like this Christmas is an improvement in the on-time performance. I suggest, Mr. Hanigan, that you make that comment because you recognize that for passengers, like a whole lot of other services, the bottom line is basically cost efficiency, where they can get that ticket to move from point A to point B in the most convenient and economical manner. Already the buses . . . motor vehicle

[Translation]

M. Taylor: Pensez-vous que l'enregistreur qui conviendra au train de marchandises conviendra également au train de voyageurs?

M. Guiney: L'enregistreur d'événements s'adapte à l'un ou l'autre. Le zénith que nous visons est le système de précontrôle de trains, qui améliorera le mouvement des trains, tant du point de vue de la sécurité que du point de vue de la rapidité. Tous les détails concernant le mouvement en question seront contrôlés à la fois pour le personnel qui est dans le train et pour le personnel de gare. De toute façon, les enregistreurs d'événements sont aussi efficaces pour les trains de voyageurs que pour les trains de marchandises.

M. Taylor: Pourriez-vous nous préciser un peu les choses . . . Admettez qu'un train équipé d'un enregistreur d'événements ait un accident. Qu'est-ce que cela vous dira?

M. Guiney: Sans essayer de donner une liste complète . . .

M. Taylor: Les principaux points seulement.

M. Guiney: Ce qui nous intéresse à court terme, c'est la vitesse du train; la pression de la conduite générale, indiquant si l'on a freiné ou non avant la collision; la position du levier d'accélération au moment de l'accident, qui indique si l'équipage a réagi ou non; les renseignements concernant l'attention que l'équipage prêtait aux fonctions dont il est responsable à bord, notamment la fonction de contrôle de sécurité de réinitialisation, comme le son du sifflet, et peut-être d'autres éléments liés à la performance du moteur et du système électrique.

M. Benjamin: S'agira-t-il d'un enregistrement de voix?

M. Guiney: Oui, monsieur.

M. Benjamin: Donc, quand ils disent: «attention! sautez!», ce sera enregistré?

M. Guiney: Oui, monsieur.

M. Taylor: Quel est le coût approximatif d'un de ces enregistreurs, et combien de temps dure-t-il?

M. Guiney: Je crois que c'est comme pour tout autre appareil: quand c'est bien entretenu, cela dure longtemps. Nous étudions actuellement ceux qui existent sur le marché et qui, à notre avis, devraient être disponibles, mais nous n'avons pas encore reçu de devis de quiconque.

M. Taylor: Si quelqu'un souhaite fournir ces enregistreurs, devrait-il entrer en contact avec CN-CP et VIA Rail?

M. Guiney: Certainement, je crois que ce serait très bien.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur Hanigan, vous avez dit tout à l'heure que si le père Noël existait, vous aimeriez qu'il vous apporte cette année une amélioration de la ponctualité des trains. Je suppose que si vous dites cela, c'est parce que vous reconnaissez que pour les voyageurs, comme pour beaucoup d'autres services, ce qui compte, en fait, c'est la rentabilité, si bien qu'ils veulent un billet qui leur permette d'aller d'un point A à un point B de la façon la plus commode et la plus économique

[Texte]

traffic carries a lot of passengers and I would anticipate they will continue so to do.

The comment was made with respect to philosophy on the freedom to move. I am not one of those who believe we should be in a strait-jacket legislatively or by some employer-employee agreement that keeps us from being competitive, from being efficient, and from giving the kind of service Canadians want.

I do not see, either, a viable possible opportunity of VIA Rail itself owning its own track or railbed. Because of the number of miles we have across our nation, for the most part it seems to me that will continue to be a joint bed, except in those instances when there is a public duty, and in those instances I would think the result would be that if there is an abandonment of rail there is going to be an alternative of road wheeled traffic.

Does VIA Rail take the position in such an application that they would oppose the CN or CP—CN particularly, as a Crown corporation—application to abandon a rail if an alternate form of transportation was provided?

Mr. Hanigan: First, with what we know of the possibility of abandonment by CN and CP—which, as you say, is in the order of about 15,000 miles—no or practically no VIA service operates on those lines so we would not be affected greatly by the abandonment of those lines . . . only in a very few cases, but in a few cases where they would try to abandon some lines we would certainly oppose it.

I mentioned earlier that the Smith Falls decision is a plus for us and we hope it will be maintained. I understand it is under appeal right now. So I will just say that the plans of CN or CP at the moment do not seem to come into conflict with our own objections or interests.

• 1230

As for the other question as to whether rail passenger should be replaced by something else or whether it should be taken into consideration, first of all, I think there is a policy decision there that has to be made by the government as to whether or not it wants to give rail passenger service. We think there are good reasons to continue giving rail passenger service and that it is a major policy decision by the government.

Mr. Reid: May I refer to a report on the on-time performance by VIA Rail, with which no doubt you are familiar. In this report it is stated that 60% of the delays are caused by track and signal problems that will continue to be problems under the control of either CN or CP. Is there anything VIA Rail can do to overcome or remedy this broad section of delays that is going to cause you a traffic passenger promotion problem?

Mr. Hanigan: We think the greatest part of the delays could be reduced or eliminated by better work planning on the part of the owners of the tracks. We have seen many cases—and we have seen them in the last couple of weeks—where if the work had been planned better or in co-ordination with VIA, a lot of these delays could have been avoided. We have close relationships with the operating railways, but as they develop into a

[Traduction]

possible. Les autobus, les automobiles transportent déjà énormément de voyageurs, et je suppose que cela va continuer.

Il en a été question à propos de «Aller sans entraves». Je ne crois pas qu'il nous faille nous imposer des contraintes législatives trop strictes ni signer des conventions collectives qui nous empêchent d'être compétitifs, efficaces, d'offrir le service voulu aux Canadiens.

Je ne vois pas non plus comment VIA Rail pourrait être propriétaire de ses propres voies ni de la plate-forme. Étant donné le nombre de milles qu'il faut parcourir pour traverser notre pays, il me semble que dans la plupart des cas, nous continuerons d'avoir une plate-forme mixte, sauf en cas de nécessité publique, et je suppose que, dans de tels cas, si l'on doit abandonner le rail, on offrira une solution de rechange par la route.

VIA Rail estime-t-elle dans un tel cas qu'elle s'opposerait au CN ou au CP—surtout au CN, à titre de société d'État—si cette société demandait d'abandonner le rail en offrant une autre forme de transport?

M. Hanigan: Tout d'abord, sachant le nombre de milles que peuvent abandonner le CN et le CP—vous avez parlé de 15,000 milles—il n'y a pratiquement pas de service VIA sur ces lignes, si bien que leur abandon n'aurait pas une incidence très forte sur nous . . . sauf dans quelques cas très rares, mais dans certains cas où ils essaieraient d'abandonner quelques lignes, nous nous y opposerions certainement.

J'ai dit tout à l'heure que la décision de Smith Falls nous semblait très positive et que nous espérions qu'elle serait maintenue. Je crois que c'est pour le moment en appel. Je dirai simplement que les plans du CN et du CP, à l'heure actuelle, ne semblent pas aller à l'encontre de nos objectifs ou intérêts.

Maintenant, quant à savoir si notre transport ferroviaire de voyageurs devrait être remplacé par autre chose, j'estime que c'est au gouvernement de décider de ce qu'il veut faire dans ce domaine. Nous estimons pour notre part qu'il serait justifié de continuer à offrir le service ferroviaire, mais c'est une décision d'importance, qui revient au gouvernement.

M. Reid: Puis-je vous rappeler un rapport sur la ponctualité de VIA Rail dont vous avez certainement pris connaissance? Il y est indiqué que 60 p. 100 des retards sont causés par des voies et des problèmes de signalisation qui ne devraient pas s'améliorer sous le contrôle du CN ou du CP. VIA Rail peut-elle faire quelque chose pour remédier à tous ces retards qui, évidemment, vous font de la contre-publicité auprès des voyageurs?

M. Hanigan: Nous estimons que la majorité des retards pourraient être diminués ou éliminés grâce à une meilleure planification du travail de la part des propriétaires de voies ferrées. Nous avons vu de nombreux cas de près—et nous les avons vus dans les deux dernières semaines—où, si le travail avait été mieux planifié et planifié en coordination avec VIA, beaucoup de ces retards auraient pu être évités. Nous avons

[Text]

relationship between customer and supplier of services rather than what we have seen in the past years, I think these relationships will improve.

Certainly, we see that the relationship between Amtrack and the American freight companies, where good incentives are paid to the operating railroads to move those trains along on time, really pays off. Within the legislation, there will be an opportunity for the railroads to earn some incentives, providing that they perform better to us. So I think this is an important avenue that will be used.

Mr. Reid: I was supportive of the comments until I was disappointed by the last comment, that there had to be some incentive to the owners of the track to provide this co-operative co-ordinated service. Is there any possibility that you will be able to come to some understanding agreement with the owners so you can do it now, from the point of view of improving the track, improving the signalling service? I still want to come to the other aspect, the 40%. But dealing with the 60%, what can be done now without having to wait for legislation?

Mr. Hanigan: It has to be done on a basis of two corporations working more closely together, and certainly that can be done. It is being done.

Mr. Reid: It should be done, Mr. Hanigan.

Mr. Hanigan: Yes, relationships are better now than they were five years ago. I would say they are improving.

Mr. Reid: The same report, Mr. Chairman, goes on to say that the delays are as frequent in the summer months as they are in the winter months. Dealing with the other 40% now, sir, steam use, outmoded methods as well as systems, how would you propose to eliminate those delays? One you mentioned was the legislation that you hoped would give a priority to VIA over that of freight and cargo traffic, which is probably one of the stumbling blocks now. What will your approach be with respect to eliminating the other 40% of the delays?

Mr. Hanigan: You are quite right in saying we have just as many delays in the summer-time. The delays in the summer-time are usually caused by track work, work that has to be done in the summer and cannot be done year-round.

• 1235

So in the winter we have delays because of weather. In the summer-time, most of those delays are because of track work, in one form or another, or bridgework that has to be done, and it can only be done in the summer season.

The delays could be improved, and I think it is VIA's responsibility to do it, if they were to make sure that the equipment was reliable and could do those runs. It all goes back to the maintenance problem and the status of our equipment, the fact that it is old equipment. But I think it is in that area that we must improve.

Mr. Reid: I am now at the bottom line and I will leave it at this, Mr. Chairman.

I am also one of those who believes, and I hope to be proved wrong, that the option open to VIA Rail will be one of

[Translation]

des relations étroites avec les chemins de fer, mais plus elles se transformeront en relations de clients à fournisseurs de services, mieux ce sera.

Il est certain que les relations entre Amtrack et les sociétés de transport de marchandises américaines, qui paient de bonnes primes aux chemins de fer pour que les horaires soient respectés, sont vraiment très efficaces. Cette loi devrait permettre aux chemins de fer de gagner certaines primes s'ils nous assurent un meilleur service. Je crois que c'est donc une question importante, que nous poursuivrons.

M. Reid: J'étais d'accord jusqu'à votre dernière remarque, qui laisse entendre qu'il faut offrir des primes aux propriétaires des voies, pourvu qu'ils fassent preuve de collaboration. Serait-il possible que vous parveniez à une sorte d'entente avec eux afin qu'ils commencent dès maintenant à améliorer les voies et le système de signalisation? J'aimerais également que nous parlions des 40 p. 100. Toutefois, pour ce qui est des 60 p. 100, que peut-on faire immédiatement, sans attendre que la loi ait été adoptée?

M. Hanigan: Il s'agit simplement que deux sociétés travaillent en plus étroite collaboration, et c'est certainement possible. C'est ce que nous essayons de faire.

M. Reid: C'est nécessaire, monsieur Hanigan.

M. Hanigan: Certainement; les relations sont meilleures aujourd'hui qu'il y a cinq ans. Je dirais qu'elles s'améliorent.

M. Reid: Dans le même rapport, nous apprenons que les retards sont aussi fréquents l'été que l'hiver. Pour les autres 40 p. 100, il est question de vapeur, de méthodes et de systèmes démodés; comment vous proposez-vous d'éliminer ces retards? Vous avez dit que vous espériez que la loi donnerait priorité à VIA sur le transport de marchandises, et c'est certainement là en effet une pierre d'achoppement. Comment envisagez-vous d'éliminer les autres 40 p. 100 de retards?

M. Hanigan: Vous avez tout à fait raison de dire qu'il y a autant de retards l'été que l'hiver. L'été, ils sont habituellement dus aux travaux sur la voie ferrée, aux travaux que l'on ne peut pas faire une autre saison.

En hiver, c'est donc le temps, et en été, la plupart du temps, ce sont des travaux sur la voie, d'une sorte ou d'une autre, la réfection des ponts, etc., c'est-à-dire tout ce qui ne peut être fait qu'en été.

On pourrait certainement remédier à ces retards, tout cela incombe bien à VIA; il suffit de s'assurer que le matériel est en bon état et que le service peut effectivement être assuré sur ces lignes. Tout cela, donc, nous ramène à un problème d'entretien et de matériel, lequel, de fait, est vieilli. Voilà donc un domaine où il faudra faire quelques efforts et nous améliorer.

M. Reid: J'en suis maintenant à la fin de mes questions, et j'en resterai là, monsieur le président.

Je suis de ceux qui pensent—j'espère qu'on pourra me prouver le contraire—que la solution, pour VIA, est de se

[Texte]

operating rail passenger traffic only on densely populated commuter type runs. Now, do you suggest in the longer run that is not so?

Mr. Hanigan: I think that is a policy decision which is not made by the VIA board, but by other authorities.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

Just before coming to Mr. Benjamin, I want to perhaps ask a few questions here.

One is along the lines of what Mr. Reid said. I have been here, Mr. Hanigan, as a member and Mr. Benjamin has been here a few years too, but I thought this was Mr. Gray's question, quite frankly, because we talked about it after CN on Tuesday.

I would be interested in your reaction. I was here when VIA was created. I was here when we went from a post office department to a postal corporation. Both of those are supposed to be the great panaceas of the problems... There are certainly some pretty fundamental problems as the post office changes to a new postal corporation.

I did not put this to CN—we know the railways wanted to get out of passenger service. Government picked up the challenge and said, let us create this new entity. Mr. Benjamin is right, you should have bought the equipment for \$1, not \$77 million, and that has been the albatross, not the rock. You should have paid the \$1 for legal tender, not the \$77 million.

Mr. Hanigan: One dollar a car.

The Chairman: Is there any internal discussion or memos to say, look, it would have been a heck of a lot better if one of those major railways had been dedicated to the passenger, along with their other business, rather than a separate corporation?

Mr. Hanigan: Certainly not.

The Chairman: That is interesting.

This is a question that I am interested in and has not been asked. It is a sort of trick question that is asked all the time. Did you gentlemen come here from Montreal by VIA, or by plane, or by car, or by bus?

Mr. Hanigan: Unfortunately, we had to come by car, because the VIA train would not have brought us in time for this meeting.

The Chairman: Okay.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: That is all right.

Mr. Hanigan: You start too early; if you started 45 minutes later, we would have come here by train.

[Traduction]

restreindre au transport des voyageurs sur les lignes du type navette, très empruntées. Pensez-vous, quant à vous, que ce ne soit pas le cas, du moins à long terme?

M. Hanigan: C'est une question de politique, et ce n'est pas au conseil d'administration de VIA d'en décider, mais à d'autres instances.

Le président: Merci, monsieur Reid.

Avant de passer la parole à M. Benjamin, je vais peut-être poser moi-même quelques questions.

L'une de mes questions rejoint d'ailleurs ce qu'a dit M. Reid. Vous savez, monsieur Hanigan, je suis député depuis déjà plusieurs années, comme M. Benjamin d'ailleurs. Mais si mes souvenirs sont bons, il s'agirait maintenant plutôt d'une question que M. Gray pourrait poser; nous en avons discuté après la réunion avec le CN, mardi.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. J'étais déjà député lorsque VIA a été créée. J'étais également sur la colline lorsque nous avons transformé le ministère des Postes en société de la Couronne. Chaque fois, on s'imaginait que c'était vraiment la solution à tous nos problèmes... Si l'on transforme le ministère des Postes en société, c'est qu'il y a certainement des problèmes graves quelque part.

Je n'ai pas posé la question aux représentants du CN; nous savons très bien que les compagnies de chemins de fer, de façon générale, voulaient se débarrasser du transport des voyageurs. L'État a donc relevé le défi en demandant de créer cette nouvelle société. M. Benjamin a d'ailleurs raison: vous auriez dû acquérir le matériel ferroviaire et l'équipement pour 1\$, et non pas pour ces 77 millions de dollars qui ont été votre perte. Cela aurait dû être adjugé à 1\$, par voie d'appel d'offres, et non pas pour 77 millions de dollars.

M. Hanigan: Un dollar le wagon.

Le président: Y a-t-il eu des discussions au niveau interne, ou dispose-t-on de documents montrant qu'il aurait été bien préférable qu'une autre des grandes compagnies de chemins de fer se charge du transport des voyageurs, parallèlement à ses autres affaires, plutôt que de créer une nouvelle société?

M. Hanigan: Absolument pas.

Le président: Voilà qui est intéressant.

Voilà maintenant une petite question qui m'intéresse, et qui n'a toujours pas été posée. C'est un petit peu une question piège, que d'habitude l'on pose: êtes-vous, messieurs, venus de Montréal par VIA, par avion, en voiture ou en car?

M. Hanigan: Malheureusement, nous sommes venus en voiture; les horaires de VIA ne nous auraient pas permis d'être ici à l'heure.

Le président: Très bien.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Parfait.

M. Hanigan: La réunion commençait trop tôt; 45 minutes plus tard, nous aurions pu prendre le train.

[Text]

The Chairman: Two others questions. One is very short. I do not know the answer to this.

Is there some type of international symposium on rail passenger service? We know the European situation is quite a bit different; we hear about the Japanese situation; we have Amtrak. Is there some melting pot where your officials get together? I know Mr. Guiney is an operations man in trains. I do not know how many other train people are with VIA. Is there some discussion of joint problems to help this tangled field?

Mr. Hanigan: There is not in the passenger rail industry the types of annual or bi-annual meetings I have seen in other modes of transportation. For example, you have hundreds of transit industries in North America, and you have a much easier exchange of information between the agencies. Unfortunately, in North America, there is only two large passenger rail organizations. So we make it a point to keep very close to the Amtrak situation, and they do likewise.

The Chairman: My last question was touched on by Mr. Clifford and a little by Mr. Reid.

I would like to comment on this business of the corridor. Earlier you discussed the different marketing strategies used because of different types of traffic, the density of population and deregulation coming in.

• 1240

I infer from this that, in effect, with the different marketing strategies that affect rate structure in the Corridor area, to be competitive with the other modes in this deregulated environment, and even in the regulated environment, your rates are *de facto* going to be a cross-subsidy type of thing, such that in the heavily competitive areas, where the people are, with many other modes, you are going to have to keep your rate schedule very reasonable and lower than the transcontinental runs, and you are going to get a form of cross-subsidization in there.

Mr. Hanigan: No, not necessarily, because if you look at our fare structure, we are less competitive on the long hauls than we are on the shorter hauls. So from a general point of view the long-haul passengers are more subsidized, even taking into account that it is a longer route, than the short-run passengers are.

The Chairman: Well, you clarified it. At first I thought your answer was going to be that if you are less competitive in the long run, you are less competitive because your rate is higher relative to alternative modes, and therefore the transcontinental passenger is paying more than the shorter Corridor run.

Mr. Hanigan: No, the transcontinental passenger, long-route, is paying less of the cost of moving him than are the short-run passengers.

[Translation]

Le président: Deux autres questions. L'une est très courte. Je ne sais pas quelle peut en être la réponse.

Existe-t-il des réunions internationales où l'on discute du transport ferroviaire des voyageurs? Nous savons qu'en Europe, la situation est un peu différente de la nôtre; il y a d'un autre côté, ce qui se passe au Japon; je citerai également Amtrak. Y a-t-il une espèce de conférence au sommet, où les grands responsables se rencontrent? Je sais que M. Guiney est spécialiste des questions ferroviaires. Je ne sais pas combien d'autres il y en a à VIA. Y a-t-il donc des rencontres où vous pouvez discuter de ce genre de problèmes que vous auriez en commun?

M. Hanigan: Il est vrai qu'il n'existe pour nous aucune réunion annuelle ou bisannuelle de ce type, comme cela se voit pour d'autres modes de transport. Il y a des centaines de transporteurs en Amérique du Nord, et les contacts se font très facilement d'une société à l'autre. Malheureusement, en Amérique du Nord toujours, il n'y a que deux grandes compagnies se consacrant au transport des voyageurs par train. Nous suivons de très près l'évolution d'Amtrak, et c'est d'ailleurs réciproque.

Le président: Ma dernière question a déjà été plus ou moins posée par M. Clifford, ainsi que par M. Reid.

J'aimerais revenir à cette question du corridor. Vous avez parlé tout à l'heure des stratégies de marketing qui tenaient compte de la diversité des situations en matière de transport, de la densité de la population et du fait que l'on s'oriente vers la déréglementation.

Je suppose que dans le corridor, en raison notamment de la déréglementation, vous allez devoir, pour pouvoir faire face à la concurrence—dans les régions où celle-ci est la plus vive, c'est-à-dire où il y a à la fois beaucoup de voyageurs, mais également beaucoup d'autres modes de transport utilisés—offrir, dans le cadre de vos diverses stratégies de marketing, des tarifs très raisonnables, et notamment plus bas que ceux qui sont exigés sur les lignes transcontinentales; c'est-à-dire que vous allez être obligés de faire de l'interfinancement.

M. Hanigan: Non, pas nécessairement, et si vous regardez nos barèmes tarifaires, vous verrez que nous sommes moins compétitifs sur les longs trajets que sur les courtes distances. De façon générale, donc, l'on peut dire que le transport des voyageurs sur les longs trajets est plus subventionné qu'il ne l'est sur les petites distances.

Le président: Voilà donc qui est clair. Je m'attendais d'abord à ce que vous me répondiez que vous étiez moins compétitifs sur les longues distances parce que les autres modes de transport étaient financièrement plus intéressants, et que, de ce fait, les voyageurs sur ces trajets longue distance payaient relativement plus cher que sur la ligne du corridor.

M. Hanigan: Non, le voyageur transcontinental, sur les longues distances, paie une proportion moindre du coût du transport que le voyageur des petites lignes.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: I just need four quick figures that one of your people will know off the top of their heads, because I do not have time to go through the schedule. Then I want to do a couple of fast divisions—that is, arithmetic—which lead me to another question.

What is the number of hours required Montreal-Vancouver? What is the length of time of the schedules, trains 1 and 2?

Mr. Hanigan: It is 75.5.

Mr. Benjamin: Each way?

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: And on trains 3 and 4?

Mr. Roche: They do not move from Toronto.

Mr. Benjamin: Well, the total time, Montreal to Winnipeg, Winnipeg to Vancouver, via Edmonton.

Mr. Hanigan: I do not have those figures off the top of my head. I think we will have to figure them out. There is a transfer there, or a connection, at Winnipeg. The 3 and 4 move from Winnipeg to Vancouver, so we will have to add the time.

Mr. Benjamin: Yes, I meant the total hours. It would be, what, a couple or three hours longer?

Mr. Hanigan: From Winnipeg or from Montreal or Toronto?

Mr. Benjamin: From Montreal to Vancouver via Edmonton, including your—

Mr. Hanigan: We will come up with this figure in a few minutes.

The Chairman: It is only two or three hours longer. Would that not be it?

Mr. Hanigan: Well, it is a longer route; it goes up to Edmonton and then back. Then there is connecting time in Winnipeg.

Mr. Benjamin: All right.

May I make a suggestion? When you print your schedules, why do you not, and particularly on the longer runs, show somewhere on the schedule the number of hours of travel required? It is not a big deal, but certainly for railway buffs it is important, and for railway employees. It is just a small point you might include in your schedule.

Mr. Chairman: your schedule shows the Montreal-Toronto average speed as 75 miles an hour on your fastest trains, Ottawa-Toronto 69 miles per hour. But your average speed on numbers 1 and 2 is a little over 39 miles per hour. With the refurbished equipment, the new locomotives, good Lord, can you not speed that up by at least 20 miles an hour? I am sure you will find a similar situation on the runs from the Atlantic to Montreal. But 39 miles an hour—that is the same speed as... I have a CPR schedule from 1892, and the average speed was 37 miles per hour across the country, from Montreal to Vancouver.

Mr. Hanigan: Well, it is the same equipment.

[*Traduction*]

M. Benjamin: J'aurais besoin de quatre chiffres, que l'un d'entre vous saura certainement citer de mémoire, car je n'ai pas le temps de fouiller dans votre horaire. Et ensuite, je vais faire quelques divisions rapides, disons quelques opérations, qui me permettront de poser ma deuxième question.

Quelle est la durée, en heures, du trajet Montréal-Vancouver pour les trains 1 et 2?

M. Hanigan: Soixante-quinze heures et demie.

M. Benjamin: Dans les deux sens?

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: Et pour les trains 3 et 4?

M. Roche: Ils restent à Toronto.

M. Benjamin: Quelle est la durée totale du trajet Montréal-Winnipeg, Winnipeg-Vancouver, par Edmonton?

M. Hanigan: Je ne me souviens pas des chiffres. Je pense qu'il faudrait faire l'addition. Il y a un changement à Winnipeg. Le 3 et le 4 vont de Winnipeg à Vancouver; il suffit de faire l'addition.

M. Benjamin: Très bien, je voulais le total des heures. Le trajet serait-il de deux ou trois heures plus long?

M. Hanigan: De Winnipeg, de Montréal, ou de Toronto?

M. Benjamin: De Montréal à Vancouver, par Edmonton, en y incluant...

M. Hanigan: Nous allons vous donner ce chiffre dans quelques instants.

Le président: Il ne faut que deux ou trois heures de plus. Est-ce bien cela?

M. Hanigan: Le trajet est plus long, puisque l'on va jusqu'à Edmonton et que l'on rebrousse chemin ensuite. Et il faut compter le changement de Winnipeg.

M. Benjamin: Très bien.

Puis-je vous donner un petit conseil? Lorsque vous imprimez vos horaires, pourquoi—et notamment pour les longues distances—ne pas indiquer quelque part la durée du voyage? Ce n'est tout de même pas difficile, et pour les mordus du chemin de fer, aussi bien que pour les employés, c'est tout de même important à savoir. Voilà peut-être quelque chose que vous pourriez ajouter à vos horaires.

Monsieur le président, d'après l'horaire, la vitesse moyenne entre Montréal et Toronto est de 75 milles à l'heure, pour les trains les plus rapides, alors qu'elle est de 69 milles à l'heure entre Ottawa et Toronto. Par contre, les trains 1 et 2 ne font qu'un peu plus de 39 milles à l'heure. Avec ce matériel remis à neuf, et les nouvelles locomotives, n'est-il donc pas possible d'augmenter cette vitesse moyenne de 20 milles à l'heure? Je suis sûr que c'est la même chose sur les lignes entre la côte atlantique et Montréal. Mais 39 milles à l'heure, c'est tout de même... J'ai ici un horaire du CP de 1892, où la vitesse moyenne était déjà de 37 milles à l'heure, sur le trajet Montréal-Vancouver.

M. Hanigan: De fait, c'est le même matériel.

[Text]

Mr. Benjamin: And they had to stop for wood and coal and change crews oftener. You know, really, we are still in the 1890s or early 1900s on the transcontinental train. And this is one of the problems. When we are talking about increasing ridership, and I appreciate how victimized VIA Rail is, what has been happening is if you run a train old enough, slow enough, late enough, and dirty enough that nobody will get on it, then you can abandon it.

• 1245

And one of the problems is the length of time it takes. In today's age we should have 125 mile an hour trains, especially from Winnipeg to Calgary, or Winnipeg to Edmonton. It is the kind of an area where you can do that. But here we are with 39 miles an hour average speed. What do you foresee in terms of improving that with your new locomotives and refurbished equipment, and as and when the new equipment comes on stream?

Mr. Guiney: First of all, we are still governed by the track speed that is there now. The fact that we own new equipment, both head end and tail end, will not change the top speed, point to point. What it will do, however, is allow us to have less frequent stops for fuel—not for water. Therefore, we believe there are several hours . . . in the schedule, given the ability of the locomotive itself to absorb fuel in terms of litres per mile. So as we adopt to the totally new head end power-equipped train, let us say the superliners or whatever else might come along, plus the F-40s, it is several hours difference between Toronto or Montreal and Vancouver.

Mr. Benjamin: Do you have any problem with reduced speeds because of insufficient track maintenance? The railroads, without any passenger trains on them, have had to upgrade in terms of heavier steel, ribbon rail, better ballast, straightening curves, better signal systems, just because the freight trains are longer and faster and heavier. They had to do that anyway. Now, there could be more curve straightening to help out with passenger train things, but that would be negotiable. But given that a long freight train is capable of going up to 60 or 70 miles an hour, a passenger train should be able to hit 90 or 100 on that same track, particularly when I think of the areas out on the prairies. Do you see an improvement of maybe only four or five miles an hour, even with the new locomotives and new rolling stock?

Mr. Guiney: That is correct. We are governed by the existing speed of the trains in respect of braking distance and the crossing protection. For example, if we move to another increment of speed, then obviously the bonds would have to be lengthened for all road crossings. The distance between signals would have to be altered in order to provide proper braking distance, both in normal stopping and emergency stopping.

[Translation]

M. Benjamin: Et il fallait s'arrêter pour prendre du bois et du charbon, et également remplacer les équipes. Nous en sommes donc restés où nous en étions dans les années 90 du siècle passé, ou au début de ce siècle, pour ce qui est des lignes transcontinentales. Et cela n'est qu'un problème parmi d'autres. Alors, s'il est question de vouloir augmenter le nombre de voyageurs, je vois que Via Rail est en bien mauvaise posture; il suffit d'avoir des trains suffisamment vieux, suffisamment lents et suffisamment en retard, suffisamment sales également, pour que personne ne veuille les prendre, et pour que ça ne vaille plus la peine de les utiliser.

Un des problèmes est donc cette durée des trajets. On devrait, à notre époque, avoir des trains qui font du 125 milles à l'heure, surtout sur des lignes comme celles de Winnipeg à Calgary, ou Edmonton. C'est tout à fait le genre de lignes où cela devrait être possible. Et on en est encore à une vitesse moyenne de 39 milles à l'heure. Quelles améliorations prévoyez-vous avec les nouvelles locomotives et le nouveau matériel, et quand ce nouveau matériel sera-t-il en place?

M. Guiney: Tout d'abord, l'état de la voie nous impose encore une limite de vitesse. Le fait que nous ayons du nouveau matériel, en tête et en queue de train, n'y changera rien. Cela permettra tout simplement de faire des arrêts moins fréquents pour faire le plein de carburant—je ne parle pas de l'eau. Cela fera donc, nous le pensons, plusieurs heures . . . à l'horaire, et cela en fonction de la capacité de combustion de la locomotive, calculée en termes de litres de carburant au mille. Au fur et à mesure que nous mettrons en service les tout nouveaux trains tractés par l'avant, je pense aux trains ultra rapides, et aux F-40, il y aura une différence de plusieurs heures entre Toronto, ou Montréal, et Vancouver.

M. Benjamin: Est-ce que vous avez des problèmes de vitesse parce que les voies ne sont pas entretenues comme il faut? Cependant, même les lignes qui ne sont pas empruntées par les trains de voyageurs ont été refaites: on utilise des aciers plus lourds, des rails longs, un meilleur remblai, on allonge les courbes, on améliore les systèmes de signalisation, tout simplement parce que les trains de marchandises sont plus longs, plus rapides et plus lourds. C'était une nécessité. On pourrait envisager—ce serait à négocier—d'allonger encore plus les courbes, pour les trains de voyageurs. Mais lorsque l'on pense que les trains de marchandises arrivent à atteindre des vitesses de 60 ou 70 milles à l'heure, le train de voyageurs devrait être capable de faire du 90 ou du 100 sur la même voie; je pense en particulier aux Prairies. Pensez-vous qu'avec les nouvelles locomotives et le nouveau matériel roulant, la vitesse moyenne augmentera seulement de quatre ou cinq milles à l'heure?

M. Guiney: Oui. Et cela, notamment, pour des raisons de distance de freinage et de protection des passages à niveaux. Si nous augmentons la vitesse, il faudra allonger les marges de sécurité pour tous les passages à niveaux. Il faudrait notamment modifier les distances entre les signaux, afin de se ménager une distance de freinage suffisante, aussi bien pour un arrêt normal que pour un arrêt en catastrophe.

[Texte]

Mr. Benjamin: Crossing signals would have to be triggered from farther away.

Mr. Guiney: That is correct.

Mr. Benjamin: That is not too big a project, is it?

Mr. Guiney: Except when you take it coast to coast. It is several tens of millions of dollars just to accomplish that alone.

Mr. Benjamin: In the areas where you cannot hit the kind of speeds I am talking about, in the Rocky Mountains or northern Ontario, I appreciate that, obviously. But certainly from, say, just 100 miles east of Winnipeg right through to west of Calgary and west of Edmonton, in that kind of area, it seems to me you could knock a few hours off travel time with a minimum of capital expenditure for the trackage itself.

Mr. Guiney: Except, Mr. Chairman, we would be involved in the lengthening of signals as well, and that is an expensive proposition to sort out CTC, centralized traffic control, between signals to provide for both stopping distances—normal stopping and emergency. All of that adds up to a lot of dollars to be put into the infrastructure to gain speed between east of Winnipeg and Calgary. In the total journey time the speed may not be as important to the traveller who is going long haul as it is for a passenger going intercity, for example in the corridor.

The Chairman: Mr. Taylor, a supplementary.

Mr. Taylor: Is the 25 miles per hour through built-up areas a factor?

Mr. Guiney: No, it is not, Mr. Chairman. It has not been adopted anywhere at this point in time, other than where the railways themselves have applied a permanent slow order as a result of a track condition or some such other element.

Mr. Taylor: I see.

• 1250

Mr. Benjamin: We have run into complaints, and it has been reported to us by some employees that the whole area of the holding back of, if not cutting back on, track maintenance is one of the things that has contributed to slower schedules for VIA and has contributed to delays; that is, the lay-offs of the maintenance-of-way employees, the car inspectors, etc. I presume CN and CP will always do train inspections for you; you will not be having your own train inspections.

Mr. Guiney: Not necessarily.

Mr. Benjamin: Will you have your own train inspectors?

Mr. Guiney: In some places across the country, yes, and it is being worked on at the moment.

Mr. Benjamin: But there will be other places where they do it?

Mr. Guiney: Yes, that is correct.

Mr. Benjamin: In any case, we are getting complaints that there is an inadequate level of train manpower and an

[Traduction]

M. Benjamin: Il faudrait donc que les signaux des passages à niveaux soient déclenchés de plus loin.

M. Guiney: Exactement.

M. Benjamin: Cela ne me semble tout de même pas insurmontable.

M. Guiney: Sauf sur les lignes d'est en ouest. Ce genre de travail demanderait des dizaines de millions de dollars.

M. Benjamin: Dans les régions où vous ne pouvez pas atteindre les vitesses dont je parle, dans les Rocheuses ou dans le Nord de l'Ontario, je le comprendrais. Mais disons qu'à partir de 100 milles à l'est de Winnipeg, jusqu'à l'ouest de Calgary et d'Edmonton, dans ce genre de régions, j'ai l'impression que vous devriez pouvoir gagner quelques heures en faisant un minimum de travaux sur la voie.

M. Guiney: Si ce n'est, monsieur le président, qu'il faudrait revoir la synchronisation des signaux; et refaire le contrôle central coûterait cher, tout cela pour des questions de distance de freinage, d'arrêt normal ou en catastrophe. Tout cela viendrait donc s'ajouter aux autres dépenses qu'il faudrait faire pour augmenter la vitesse des trains entre l'est de Winnipeg et Calgary. Or, sur un trajet longue distance, cette question de vitesse n'est peut-être pas aussi importante qu'elle pourrait l'être pour un passager qui fait l'aller et retour entre deux villes, dans le corridor, par exemple.

Le président: Monsieur Taylor, une question supplémentaire.

M. Taylor: Cette limite de 25 milles à l'heure dans les zones construites est-elle un élément qui intervient?

M. Guiney: Non, monsieur le président. Cette limite n'a été imposée nulle part pour le moment, sauf lorsque les compagnies elles-mêmes décidaient de réduire la vitesse parce que l'état de la voie l'exigeait, par exemple.

M. Taylor: Je vois.

M. Benjamin: Nous avons entendu des plaintes; par exemple, certains employés nous ont dit que les retards et la modification des horaires de VIA sont en partie attribuables au fait que l'entretien de la voie est parfois reporté, ou même effectué moins souvent. Il existe également le problème des mises à pied des employés chargés de l'entretien de la voie, des inspecteurs de wagons, et ainsi de suite. Je suppose que le CN et le CP se chargeront toujours de l'inspection des trains pour vous; VIA n'aura pas ses propres inspecteurs.

M. Guiney: Pas nécessairement.

M. Benjamin: Est-ce que VIA aura ses propres inspecteurs?

M. Guiney: Dans certaines régions, oui; on s'occupe d'ailleurs de la question.

M. Benjamin: Mais il y aura d'autres endroits où ce sont ces deux compagnies qui s'en chargeront?

M. Guiney: C'est exact.

M. Benjamin: De toute façon, certains se sont plaints du fait qu'il n'y avait pas suffisamment d'employés et que l'entretien

[Text]

inadequate level of more up-to-date maintenance of trackage. Have you had any problems that you have taken to the railroads?

Mr. Guiney: Mr. Chairman, there is no diminishment of safety anywhere on VIA Rail.

Mr. Benjamin: No, I am not saying it is unsafe. I am just saying that, were the maintenance done more often and to a higher standard, you would have a better condition for the operations of your passenger trains.

Mr. Guiney: We have no evidence to show that other than temporary slow orders brought about by intermittent conditions have caused anything different than the track conditions that were in effect in 1977, when it became base year for future schedules.

Mr. Benjamin: All right. Mr. Chairman, further to schedules, you have knocked off one train from Ottawa to Montreal in the late evening. Now I cannot take in an Expos baseball game and come back that evening unless I come back on the bus, or fly, or else drive both ways.

Mr. Hanigan: This is only recent. The Expos have not been in the world series—

Mr. Benjamin: Yes, I know. Is it your intention to have that train back on in the summer months or in spring, summer and fall?

Mr. Hanigan: No.

Mr. Benjamin: Are you not finding that this has led to a decrease in ridership between Montreal and Ottawa, so that fewer people choose to take the train if they want to go to Montreal for a day of shopping or for an afternoon or evening meeting?

Mr. Hanigan: It is so recent that we do not have figures since that change was made. But so few people were using it that I do not think it would make much difference. The change was made on October 26, so it was only three weeks ago.

Mr. Benjamin: The last two times I came back from Montreal to Ottawa in the evening... The one time I was coming back from a baseball game and another time I was coming back at the beginning of a weekend. I had been in Montreal all afternoon for meetings, and a whole bunch of university students and others were coming back to Ottawa for the beginning of a long weekend. On the one occasion there were around 58 people. I went through the train and counted them, and the conductor confirmed it. There were 58 people standing or sitting on the floor. On the other occasion 38 or 40 people were standing or sitting on the floor, standing in the cupolas between the cars, with luggage all over the place. If there had been an accident, people would have broken their legs trying to get down the aisle.

[Translation]

de la voie n'était pas adéquat. Avez-vous discuté avec le CN et le CP de problèmes particuliers?

M. Guiney: Monsieur le président, la cote de sécurité des services de VIA n'a certainement pas diminué.

M. Benjamin: Non, ce n'est pas ce que je dis. Je fais simplement remarquer que si les travaux d'entretien étaient plus fréquents, et s'ils étaient effectués en fonction de normes supérieures, le matériel utilisé pour le transport des voyageurs serait en meilleur état.

M. Guiney: Abstraction faite des retards temporaires entraînés par des conditions irrégulières, l'état des voies n'a pas changé depuis 1977, année de référence utilisée pour la préparation des grilles horaires.

M. Benjamin: C'est bien. Monsieur le président, pour en revenir aux horaires, VIA a éliminé un des trains qui offrent le service Ottawa-Montréal en fin de soirée. En raison de ce changement, je ne peux plus aller voir une partie des Expos, puis revenir la même soirée, à moins de prendre l'autobus, l'avion ou ma voiture.

M. Hanigan: Ce changement n'a été apporté que tout récemment. Les Expos n'ont pas participé aux séries mondiales...

M. Benjamin: Je le sais. Avez-vous l'intention de rétablir ce service pendant les mois d'été, au printemps, à l'été et à l'automne?

M. Hanigan: Non.

M. Benjamin: N'avez-vous pas constaté que ces changements ont entraîné une baisse du nombre de voyageurs entre Montréal et Ottawa? Ceux qui veulent aller à Montréal passer la journée pour faire des courses, ou pour participer à une réunion l'après-midi ou en soirée, ne sont-ils pas moins portés à prendre le train?

M. Hanigan: Il y a si peu de temps que ces changements ont été apportés que nous ne disposons pas de statistiques sur la nouvelle situation. De toute façon, à mon avis, ce ne serait pas beaucoup différent, parce que très peu de voyageurs prenaient ce train. Ce changement a été apporté il y a trois semaines, le 26 octobre.

M. Benjamin: Les deux dernières fois que j'ai pris le train de Montréal à Ottawa en soirée... Un jour, je revenais d'une partie de baseball, et l'autre, je revenais au début de la fin de semaine. J'avais eu des réunions tout l'après-midi à Montréal, et un grand nombre d'étudiants et d'autres voyageurs revenaient à Ottawa pour le début d'un long week-end. Un de ces soirs, il y avait environ 58 personnes. J'ai parcouru tous les wagons et j'ai compté les voyageurs; le chef de train a confirmé ce chiffre. Il y avait donc 58 personnes qui devaient se tenir debout ou qui étaient assises sur le plancher. L'autre fois, il y avait 38 ou 40 personnes qui étaient debout, assises sur le plancher, se tenaient sur les niveaux supérieurs des marches-pieds entre les wagons, et les valises étaient éparpillées partout. S'il y avait eu un accident, les gens se seraient cassé les jambes en essayant de marcher dans l'allée.

[Texte]

You have equipment sitting on stand-by in Montreal, and your computer must tell you how many tickets have been sold and what not. Even if it meant a 20-minute delay, why in the devil—you have a yard engine around somewhere close to the station in Ottawa and Montreal—can you not put on an extra car? You are going to have a worse situation now. You are going to lose ridership in the peak season, because you say you do not intend to put that train back on next spring. Years ago with a heck of a lot older technology and everything else, the adding of one or two or more cars onto a train in the hour before its departure seemed possible to carry out.

Mr. Hanigan: Certainly, Mr. Chairman, if that train were overloaded, it must have been due to last-minute sales. With our control centre, we adjust the number of cars according to the number of tickets that are sold, so it really must have been a rush of last-minute passengers or else we would have added another car to it, or else it was a busy weekend.

• 1255

The occupancy rate on that train was 26% for the year.

Mr. Benjamin: For the whole year?

Mr. Hanigan: For the whole year, and that includes Friday and Sunday where we had peak ridership on Friday and Sunday. So it is very hard to justify keeping that train in operation.

Mr. Benjamin: It must have had a higher occupancy in the peak seasons.

Mr. Hanigan: Well, 26% is the—

Mr. Benjamin: Average for the year.

Mr. Hanigan: —January to October average. So, sure, on Fridays and Sundays we had higher occupancy than that, but that is the average for the year.

Mr. Benjamin: By eliminating that train you have destroyed the people's option to take the train in the first place. They will take an earlier train to go to Montreal or to Ottawa, but they cannot come back in the evening so they say to hell with it and they get on the bus or they drive or fly. Maybe some will go up in the morning and take the train back earlier in the day than they want to, but surely you have decreased the incentive for people to take the train both ways by eliminating that one. You have reduced your capacity to attract more people.

Mr. Hanigan: It is a choice we have to make. This represents a saving to the corporation of about half a million dollars a year. So do we use that money there or elsewhere?

The Chairman: That leads me to an interesting question. It really follows from Mr. Benjamin's questions on specific

[Traduction]

Vous avez du matériel en attente à Montréal, et votre ordinateur doit certainement vous indiquer le nombre de billets vendus. Même s'il fallait retarder le départ de 20 minutes, pourquoi—vous avez un garage près des gares d'Ottawa et de Montréal—ne pas ajouter un wagon? Désormais, la situation sera pire. Vous allez perdre des voyageurs pendant la saison de pointe, parce que vous dites que vous n'avez pas l'intention de rétablir ce service le printemps prochain. Il y a des années, alors que les techniques étaient désuètes, et qu'on avait bien d'autres problèmes, il était possible d'ajouter un ou deux wagons, ou même plus, une heure avant le départ du train.

M. Hanigan: Monsieur le président, s'il y avait trop de voyageurs à bord de ce train, c'était probablement parce que beaucoup de personnes avaient acheté leurs billets quelques minutes avant le départ. Notre centre de contrôle nous permet de déterminer le nombre de wagons en fonction du nombre de billets vendus; c'est donc que plusieurs personnes ont décidé au dernier moment d'acheter un billet, sinon nous aurions ajouté un autre wagon; il s'agissait peut-être d'un week-end très occupé, où tout le matériel était en service.

Vingt-six p. 100 des sièges de ce train étaient occupés pendant l'année.

M. Benjamin: C'est la moyenne annuelle?

M. Hanigan: C'est la moyenne établie pour toute l'année, et on a tenu compte des vendredis et des dimanches où le nombre de voyageurs est beaucoup plus élevé. Il est donc très difficile de justifier ce service.

M. Benjamin: Il y a certainement plus de voyageurs pendant les mois de pointe.

M. Hanigan: Le taux de 26 p. 100 représente ...

M. Benjamin: La moyenne annuelle.

M. Hanigan: ... la moyenne entre janvier et octobre. Évidemment, il y a plus de voyageurs les vendredis et les samedis, mais ce taux représente la moyenne pour toute l'année.

M. Benjamin: En décidant de ne plus offrir le service à cette heure, vous avez enlevé aux voyageurs un choix, soit celui de prendre le train. Ils prendront le train plus tôt pour aller à Montréal ou aller à Ottawa, mais ils ne pourront pas prendre le train pour revenir en soirée; c'est pourquoi ils décident probablement de prendre l'autobus, l'avion ou leur voiture. Certains prendront peut-être le train le matin et reviendront en train plus tôt qu'ils ne le veulent vraiment; je suis cependant convaincu que vous avez en quelque sorte dissuadé les gens de prendre le train, aller et retour, en décidant de ne pas offrir des services en fin de soirée. Vous avez donc perdu des voyageurs.

M. Hanigan: C'est une décision qu'il nous fallait prendre, car elle représente une économie d'environ un demi-million de dollars par année. Devons-nous utiliser cet argent pour offrir ce service, ou devons-nous l'utiliser ailleurs?

Le président: Toute cette discussion, et les commentaires de M. Benjamin sur un service bien précis, me poussent à poser une question particulièrement intéressante. Je n'ai pas vu les

[Text]

trains. I have not really seen it, and I just wondered if you have it, and I will be horrified if you do not.

Do you have a breakdown internally as to those trains or regions where you . . . ? Like, is the train from Ottawa to Montreal one of your blue-line trains in terms of profit or loss? I am thinking in terms of Atlantic, Central, Western, the Rockies. We get global figures as to your operating figures. I would be very interested in what parts of your rail passenger service break even or go up or down.

Mr. Hanigan: We will get those figures.

The Chairman: Would it be possible to write a letter? I remember when the passenger rail bill came in there were figures to justify some of that, but I think that could be interesting.

Mr. Hanigan: I think you and I can get together and I can try to give you the type of information you want.

The Chairman: We are not in a situation like we are with the two rail things and other people that come before us that it is going to be a disclosure of cost competitiveness. You are the only rail operator in the country.

Anyway, I just throw that out because I think it would be very interesting. Certainly, if you cannot make something on the Ottawa-Montreal run—

Mr. Benjamin: Where can you?

The Chairman: —then where can you? Yes, that type of thing.

Mr. Benjamin: Just one final short question. This has been coming up frequently in the media and in Parliament and what not on a matter of concern to people in two different ways: the matter of the testing of employees, management and regular, for drug and alcohol abuse. You appreciate the controversy that has been going on in the press and so forth as between human rights and public safety and what not; there is a conflict there, or can be. What is the policy of VIA Rail in that regard? Do you have voluntary testing or do you intend to institute voluntary or mandatory or what?

Mr. Hanigan: We do not have such tests, Mr. Chairman. Also, by the way, we do not have any operating crews as yet.

Mr. Benjamin: But do you have any plans to do testing?

Mr. Hanigan: No, we have no such plans at the moment.

The Chairman: That is a very good place to conclude this hearing.

[Translation]

données que je vous demande; je me demande d'ailleurs si vous les avez, et je serais vraiment choqué d'apprendre que vous ne les avez pas.

Je veux savoir s'il existe une ventilation des services, des trains ou des régions où . . . ? Savez-vous par exemple si le service ferroviaire entre Ottawa et Montréal représente un service déficitaire? VIA réalise-t-elle des profits? Je pense aux autres régions, comme les provinces Maritimes, le centre du pays, l'Ouest du Canada et les Rocheuses. Vous nous avez donné des chiffres pour les activités globales de votre société. J'aimerais savoir quels réseaux sont rentables, quels sont ceux qui sont déficitaires et quels sont ceux qui permettent à VIA de réaliser des profits.

M. Hanigan: Nous obtiendrons ces données.

Le président: Pourriez-vous nous écrire? Lorsque l'on a étudié le projet de loi sur le service voyageurs, on nous avait donné des chiffres pour justifier certaines des mesures prises; je crois que cela serait un document fort intéressant.

M. Hanigan: Je crois que nous pourrions nous rencontrer, et je vous donnerai alors les renseignements que vous désirez obtenir.

Le président: Contrairement à la situation dans laquelle se trouvent les deux autres sociétés ferroviaires, les renseignements que vous nous donnerez n'ont rien à voir avec votre position concurrentielle. Après tout, vous êtes la seule société à offrir ces services au Canada.

Je crois que ces documents seraient fort intéressants. Il est évident que si vous ne pouvez pas réaliser de profits en offrant le service Ottawa-Montréal . . .

M. Benjamin: Où pouvez-vous le faire?

Le président: . . . où pouvez-vous le faire? Oui, c'est le genre de choses que je veux savoir.

M. Benjamin: J'aimerais poser une dernière petite question. Deux grandes questions ont été soulevées à plusieurs reprises par les médias et par les députés: il a été question de procéder à des tests auprès des travailleurs, des simples employés et des gestionnaires, afin de déterminer si certains d'entre eux prennent des drogues ou de l'alcool. Vous savez certainement que cette question a suscité une vive controverse et a fait couler beaucoup d'encre: on a parlé de la protection des droits de la personne, on a dit qu'il fallait assurer la sécurité du public, et bien d'autres choses; il existe un conflit, ou il pourrait en exister un. Pouvez-vous me dire quelle est la politique officielle de VIA Rail à cet égard? Seuls les employés qui le désirent sont soumis à ces tests? Avez-vous l'intention d'inviter ou de forcer vos employés à le faire?

M. Hanigan: Monsieur le président, nous ne prévoyons pas administrer ces tests. Soit dit en passant, nous n'avons pas encore d'équipes.

M. Benjamin: Prévoyez-vous demander aux employés de se soumettre à ces tests?

M. Hanigan: Non.

Le président: Je crois que le moment est venu de mettre fin à notre réunion.

[Texte]

Mr. Hanigan, I want to thank you and your officials for coming this morning. Because we took the extra time we have in this room, we do not have to have you back this afternoon, which relieves us both. I do not know who is relieved more.

I understand that perhaps that question may have some competitive things with buses, but whether it could be on regions or even on certain trains—

Mr. Hanigan: I am sure it is possible.

The Chairman: —we can get together.

• 1300

The committee is adjourned to the call of the Chair.

Thank you very, very much.

[Traduction]

Monsieur Hanigan, je tiens à vous remercier, ainsi que vos collègues, d'être venus ce matin. Puisque cette salle était libre et que nous avons prolongé notre réunion, nous n'aurons pas besoin de vous demander de revenir cet après-midi. Cela nous soulage beaucoup. Je me demande qui est le plus soulagé.

Pour ce qui est des renseignements que je vous ai demandés, je suis conscient du fait que dans certaines régions, il existe une vive concurrence entre les services par autobus et les services ferroviaires; mais j'aimerais avoir des renseignements plus précis sur certaines des régions, ou même certains des services . . .

M. Hanigan: Je suis convaincu que cela est possible.

Le président: . . . nous pourrions nous rencontrer pour en discuter.

La séance est levée.

Merci beaucoup.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From VIA Rail Canada Inc.:

Lawrence Hanigan, Chairman of the Board;
James Roche, Vice-President, Corporate Planning;
R.J. Guiney, Vice-President, Transportation.

TÉMOINS

De VIA Rail Canada Inc.:

Lawrence Hanigan, président du conseil;
James Roche, vice-président, Planification générale;
R.J. Guiney, vice-président, Transports.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Tuesday, December 2, 1986

Le mardi 2 décembre 1986

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority 1985-86

Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 1985-1986

Summaries of the St. Lawrence Seaway Authority's Corporate Plan for 1986-91, together with the Capital and Operating Budgets for 1986-87

Résumé du plan d'entreprise de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 1986-1991, ainsi que les budgets d'investissement et de fonctionnement pour l'année 1986-1987

WITNESS:

TÉMOIN:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

MEMBRES

André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

ORDERS OF REFERENCE

Pursuant to Provisional Standing Order 67(4) the following documents were deemed referred to the Committee:

On Friday, April 25, 1986:

Summaries of the St. Lawrence Seaway Authority's Corporate Plan for 1986-91 together with the Capital and Operating Budgets for 1986-87, pursuant to subsection 132(4) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada 1983-84. Sessional Paper No. 331-1/823A.

On Wednesday, October 1st, 1986:

Report of St. Lawrence Seaway Authority, together with the Auditor General's Report, for the fiscal year ended March 31, 1986, pursuant to subsection 152(1) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada, 1983-84. Sessional Paper No. 332-1/242.

ORDRES DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 67(4) du Règlement, les documents suivants sont réputés renvoyés au Comité:

Le vendredi 25 avril 1986:

Résumés du plan d'entreprise de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 1986-1991, ainsi que les budgets d'investissement et de fonctionnement pour l'année 1986-1987, conformément à l'article 132(4) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada, 1983-1984. Document parlementaire n° 331-1/823A.

Le mercredi 1^{er} octobre 1986:

Rapport de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que le rapport du vérificateur général y afférent pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1986, conformément à l'article 152(1) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada, 1983-1984. Document parlementaire n° 332-1/242.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 2, 1986
(4)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Other Member present: Sid Fraleigh.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witness: From the St. Lawrence Seaway Authority: William A. O'Neil, President.

The Committee commenced consideration of its Order of Reference dated October 1, 1986 relating to the Annual Report 1985-86 of the St. Lawrence Seaway Authority and its Order of Reference dated April 25, 1986, relating to the Summaries of the Corporate Plan 1986-91 of the St. Lawrence Seaway Authority which had been referred to the Committee pursuant to Standing Order 67(4).

The witness made a statement and answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 DÉCEMBRE 1986
(4)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 32, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Autre député présent: Sid Fraleigh.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoin: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: William A. O'Neil, président.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1986 ayant trait au rapport annuel 1985-1986 de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et l'étude de son ordre de renvoi du 25 avril 1986 relatif aux résumés du plan d'entreprise de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 1986-1991, documents renvoyés au Comité conformément aux dispositions de l'article 67(4) du Règlement.

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 11 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, December 2, 1986

• 0930

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for taking evidence. I want to welcome Mr. O'Neil and his officials. In the notice you received it referred to an earlier report, but it really is the annual report of 1985-86. The St. Lawrence Seaway is pretty up to date with its reports—more so than some other Crown corporations. I think you are to be commended for that.

Mr. O'Neil, I think you have some opening remarks to make. I do not know if they also include an elaboration or an explanation of the announcement of the seaway and the Welland Canal last Friday, but I would hope that could be covered in your opening statement. Mr. O'Neil.

Mr. William A. O'Neil (President, St. Lawrence Seaway Authority): Thank you, Mr. Chairman. As you mentioned, I have some of my associates with me: Mr. Laniel, who is a vice-president of the authority; Mr. Blair, who is a member; Mr. Forgues, who is the comptroller and treasurer; and Mr. Durant, who is our corporate secretary.

It is a pleasure for us to be here again. We appeared before you in June of this year, at which time we dealt with our annual report of 1984-85. We have filed our report for 1985-86, as you mentioned, so we are prepared to discuss it at whatever length you may consider necessary. I do not have a prepared statement to make. This appearance is on rather short notice. I was advised of it on Friday when I was in St. Catharines. Perhaps a few words about the current status of the Welland Canal might be helpful to the members.

The Chairman: Yes, I would like that. I am glad you mentioned that. I forgot, in my welcome to you, to thank you for your co-operation in coming on relatively short notice. We had tried before, but you were over in London somewhere. We wanted to get other aspects of the seaway under way, but we have not really taken off on certain elements of the seaway. But we do appreciate your tailoring your schedule to come on relatively short notice.

I have, members of the committee, the updated briefing paper from the seaway of December 1st. Now, at the moment, it is only in one language, so if any members want it, they can find it by my side. But I will not officially receive it for tabling.

We also have some questions that staff have sort of prepared. They have been circulated to members in both languages. I think if you could explain the ramifications and implications of the announcement and what flows therefrom,

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 2 décembre 1986

Le président: Chers collègues, il y a quorum. Nous pouvons donc débiter. Je voudrais tout d'abord souhaiter la bienvenue à M. O'Neil et à ses collègues. Dans l'avis de convocation que vous avez reçu, on fait référence à un rapport déjà présenté. En fait, il s'agit du rapport annuel de 1985-1986. Les rapports de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sont à jour, ce qui n'est pas le cas de toutes les sociétés de la Couronne, et nous vous en félicitons.

Monsieur O'Neil, vous avez quelques remarques préliminaires à faire, je crois. Je ne sais pas si vous avez l'intention de profiter de l'occasion pour nous expliquer un peu plus en détail la déclaration faite vendredi au sujet de la voie maritime du Saint-Laurent et du canal de Welland. J'espère que c'est le cas. Monsieur O'Neil, je vous en prie.

M. William A. O'Neil (président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent): Merci, monsieur le président. Comme vous l'avez mentionné, quelques-uns de mes collègues de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent m'accompagnent aujourd'hui: M. Laniel, vice-président, M. Blair, qui est membre de l'Administration, M. Forgues, contrôleur et trésorier, et M. Durant, notre secrétaire.

Nous sommes heureux de vous rencontrer à nouveau. Nous avons comparu devant votre Comité au mois de juin pour discuter de notre rapport annuel de 1984-1985. Nous avons déjà déposé notre rapport de 1985-1986, et nous sommes donc disposés à en discuter de manière aussi approfondie que vous jugerez nécessaire. Je n'ai pas préparé de déclaration. Je n'en ai pas eu le temps, car on ne m'a avisé de la réunion que vendredi, lorsque j'étais à St. Catharines. Il serait peut-être utile que je vous brosse un tableau de la situation actuelle du canal de Welland.

Le président: Oui, ce serait bien. Je suis heureux que vous ayez soulevé la question. Quand je vous ai souhaité la bienvenue tout à l'heure, j'ai oublié de vous remercier de vous être libéré à si peu d'avis. Nous avions déjà essayé de communiquer avec vous, mais vous étiez à London. Nous avions l'intention d'aborder d'autres aspects ayant trait à la voie maritime, mais certains éléments nous faisaient défaut. Quoi qu'il en soit, nous apprécions que vous ayez modifié votre horaire pour vous joindre à nous à si peu d'avis.

Messieurs, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent nous a remis la mise à jour d'un document d'information datée du 1er décembre. Le document n'est encore qu'en anglais. Si vous en voulez un exemplaire, j'en ai quelques-uns ici, près de moi. Mais il est à noter que je ne l'accepterai pas officiellement.

Nous avons également une série de questions que nous a préparée le personnel. Ce document a été distribué aux membres du Comité dans les deux langues officielles. Si vous pouviez nous expliquer plus en détail les ramifications et la portée de la déclaration concernant le canal de Welland et ce

[Text]

and what other announcements there should be to preserve the integrity of the seaway, it might be interesting.

• 0935

Mr. W. O'Neil: Thank you, Mr. Chairman. I apologize for not having the briefing paper in both official languages, but we just did not have time to update it and have it prepared in French. That will be done in due course, and it will be submitted to the clerk of the committee.

The matter of the Welland Canal of course has been of great concern to us for some time now. Just about a year ago, the then Minister of Transport announced that the authority was having an engineering examination made of the whole of the Welland Canal after the blow-out at lock 7. The purpose of the examination was to determine the status and the structural integrity of the whole of the Welland Canal, from Lake Ontario to Lake Erie, and to examine the authority's maintenance programs to determine whether or not they were considered to be adequate.

I think I should preface my remarks by saying we are facing a number of lawsuits as a result of the lock 7 incident last year and the Valleyfield bridge incident of the previous November, so there are some constraints on us imposed by the legal process as to what we can make available. However, within those boundaries, I will attempt to explain as well as I can what has happened and where we are.

We did receive some of the information from the consultants. They were Acres International, Golder and Associates, and Fenco. We divided the canal into segments so these three consultants could apply their expertise to various portions of it and get back to us as quickly as possible.

We must keep in mind throughout this that the major lock structures were designed, some of them going back before 1920 and others during the 1920s, when the major part of the construction of the Welland took place. Of course, it was completed in 1932. So the criteria used in the design of these structures were the criteria prevalent in the engineering profession at that time.

We have not been able to find—either ourselves or the consulting engineers in their examinations—the precise design calculations and criteria that were used in the design of the canal. Therefore, any analysis we make as to... When I say “we”, I am using that term collectively, including the consulting engineers. Any examination that has been made is presuming that certain design factors were applicable, and certainly strength characteristics of the materials were those that we expect were in place at the time.

What we have done in looking at the canal is redesign it, essentially, using criteria that would be applicable today. As a result, we have found that some of the structures are what we would consider to be marginal. By that, I do not mean they are

[Translation]

qui en découle, et nous parler des autres mesures qui devraient être prises pour préserver l'intégrité de la voie maritime, cela pourrait être fort intéressant.

M. W. O'Neil: Merci, monsieur le président. Je regrette de ne pas avoir pu vous remettre le document d'information dans les deux langues, mais nous ne disposons pas de suffisamment de temps pour en faire et la mise à jour et la traduction. Nous le ferons traduire sous peu et en ferons parvenir une copie au greffier.

La question du canal de Welland nous préoccupe beaucoup depuis un bon moment déjà. Il y a environ un an, le ministre des Transports de l'époque annonçait que l'Administration avait demandé un examen technique complet du canal de Welland suite à l'effondrement d'une section d'un mur de l'écluse 7. Le but de l'examen était d'évaluer l'intégrité de la structure et l'état du canal de Welland, du lac Ontario au lac Érié, et de déterminer si les programmes d'entretien de l'Administration étaient adéquats.

Avant d'aller plus loin, je dois vous signaler que de nombreuses poursuites ont été intentées contre l'Administration à la suite de l'écroulement, l'an dernier, d'un mur de l'écluse 7, et de l'incident survenu au pont de Valleyfield au mois de novembre de l'année précédente. Les implications juridiques de ces poursuites nous imposent certaines limites quant aux renseignements que nous pouvons fournir. Toutefois, je tenterai de vous expliquer du mieux que je pourrai ce qui s'est produit et où nous en sommes, tout en respectant les limites.

Les ingénieurs-conseil retenus, soit *Acres International*, *Golder and Associates* et *Fenco*, nous ont déjà transmis certains renseignements. Nous avons divisé le canal en sections afin que ces trois firmes puissent en évaluer les différentes parties et nous donner des résultats dans les plus brefs délais possible.

Il ne faut pas perdre de vue que les écluses principales ont été conçues dans les années 20, et quelques-unes même avant 1920, pendant la construction de la principale partie du canal de Welland, que l'on a achevé en 1932. Ces installations ont donc été conçues selon les critères qui prévalaient à l'époque.

Nous n'avons pu retracer les calculs et les critères précis qui ont servi à la conception du canal, pas plus d'ailleurs que les ingénieurs-conseil au cours de leur examen. Ainsi, quand nous avons analysé... Quand je dis nous, j'entends l'Administration et les ingénieurs-conseil. Nous avons donc présumé que certaines données de conception qui ont servi lors de la construction, et sûrement celles ayant trait à la résistance des matériaux, étaient les critères couramment utilisés à l'époque.

Essentiellement, dans le cadre de notre examen, nous avons refait le canal en utilisant les critères qui s'appliquent de nos jours. Cela nous a permis de constater que certaines structures laissent à désirer. Je ne dis pas qu'elles vont s'écrouler demain,

[Texte]

necessarily going to get into difficulties today, but that if you were designing and building the system in the 1980s, you would use different design characteristics and different design features, so that we would end up with certain differences in the locks themselves.

The program that was announced last Friday is a \$175 million seven-year program that is intended to re-establish the integrity of the structures and would be done, of course, to the standards of today. So we would be making some modifications in the structural reinforcing of the locks and the approach walls and the other structures with which we will be dealing.

The program was put to the Minister a short while ago and was accepted by the government. It has been agreed that the funding would come as an equity infusion to the seaway authority from the government. It will not be a charge against the total structure, so there will be no reflection on the total base as a result of this money. In other words, this is additional money being supplied to the authority for the particular program.

• 0940

The understanding I have been given by the Minister is that we will still be expected to collect sufficient moneys through the toll process to do the regular operation and maintenance of the system but that these improvements being made in the rehabilitation program will be funded in a different fashion. So the intent would be that we would continue under the provisions of the authority as it was refinanced in 1978 when the debt was set aside and that it would be necessary for us to establish whatever toll structure is necessary to achieve our financial ends and remain self-sufficient.

I do not think I have any other leading comments. At some point I might like to mention, depending on your questioning, the status in the United States, but I think I could leave that until later.

The Chairman: I think that might come out in the questioning. Mr. Reid.

Mr. Reid: As one of the witnesses to the announcement made in St. Catharines the other day, I welcome Mr. O'Neil to the table this morning.

I want to refer to an earlier outline which was provided to us before the update today. It starts:

Experience has shown that the more than 50-year-old Welland Canal is the major constraint area in the present Seaway system.

It is somewhat amended by papers made available to us today to say this:

The more than 50-year-old Welland Canal is the main area of constraint. Substantial expenditures were requested soon after the Seaway opened and again in 1964-73 to meet the increasing traffic.

[Traduction]

mais seulement que si l'on construisait ces structures aujourd'hui, on appliquerait des critères et des caractéristiques de conception différents, et les écluses seraient quelque peu différentes des écluses existantes.

Le programme que l'on a annoncé vendredi dernier, programme de 175 millions de dollars s'étendant sur une période de sept ans, a pour but de restaurer l'intégrité des structures selon les normes qui prévalent aujourd'hui, bien entendu. Nous modifierons donc les techniques et les matériaux de renforcement structural des écluses, des murs d'approche et des autres structures nécessitant notre attention.

Le programme a été présenté au ministre il n'y a pas très longtemps, et le gouvernement l'a approuvé. On a convenu que le gouvernement financera le programme par le biais de l'Administration et que ce financement prendra la forme de capitaux propres. Il ne sera pas imputé au budget de l'Administration et ne se reflétera donc pas dans ses états financiers. Autrement dit, ce seront des crédits additionnels qui seront accordés à l'Administration en fonction de ce programme bien précis.

Selon ce que j'ai pu comprendre de l'explication que m'a donnée le ministre, nous devons encore recueillir suffisamment d'argent au moyen des péages pour assurer l'exploitation et l'entretien réguliers du système, mais les améliorations qui seront apportées dans le cadre du programme de réfection seront financées autrement. En somme, l'Administration continuera de fonctionner selon les conditions établies lors de son refinancement en 1978, quand sa dette a été remise, et sera tenue d'établir une structure de péages qui lui permettra d'atteindre ses objectifs financiers et de demeurer autosuffisante.

Je ne crois pas avoir d'autres commentaires à faire pour l'instant. Selon les questions que vous poserez, j'ajouterai peut-être quelques mots à propos de la situation aux États-Unis, mais j'attendrai que l'occasion se présente.

Le président: Il peut en effet arriver qu'il y ait une question en ce sens. Monsieur Reid.

M. Reid: J'étais à St. Catharines, l'autre jour, quand on a annoncé le programme. Bienvenue parmi nous, monsieur O'Neil.

Dans un document qu'on nous a remis avant la mise à jour qu'on nous présente aujourd'hui, on disait:

L'expérience a démontré que le canal de Welland, dont la construction remonte à plus de 50 ans, est le principal goulot d'étranglement de la voie maritime.

Dans le nouveau document, on modifie quelque peu cette affirmation en ajoutant:

L'on a dépensé des sommes considérables peu après l'ouverture de la voie maritime, et encore entre 1964 et 1973, dans le but de répondre à une demande toujours croissante.

[Text]

I take it that when this Welland Canal division is referred to as a constraint, the Niagara Falls is still there. Really what we are talking about is not necessarily the Welland Canal, but if we are going to have navigation up to the heart of the continent we have to get around the falls and the drop in level and this is an inconvenient-to-some means of so doing. What is meant by this bottleneck in the words of a 50-year-old restraint? The drop in level has been there ever since nature created North America, I would suggest.

Mr. W. O'Neil: The reference to the constraint in the context there is that we recognize that the canal is bypassing the falls. That has been the case since 1829, when the first canal was built.

We have experienced over the course of the years periods of extremely high traffic where we have had congestion in the canal system, in the seaway system. The reference in the paper is that this shows up at the Welland Canal first because we have, in the short length of the canal, a change in elevation of 326 feet. I will use the English system for the time being. This means that we have a compact system where ships have to be raised and lowered. Just in the nature of moving the vessels, we have the twin locks; the flight locks are twinned, locks 4, 5 and 6; then we have lock 7, a single lock; and then we have a long stretch of some 15 miles to Port Colborne and Lake Erie.

The first point that congestion shows in the whole system is at lock 7 because it is a single lock essentially being fed by as many ships as could come either way. So in the context of the paper, the constraint refers to that particular point. In 1959, when we had a great influx of ships, and again in 1964, this is the point where we ran into difficulties when capacity became a problem.

Mr. Reid: So in your opening comments, when you talk in terms of . . . At the moment you do not have the original plans and proposals you mentioned with respect to the building and construction, the engineering drawings of those locks. Really, it is an engineering feat to overcome a topographical obstacle, and of course it does carry with it the usual problems of maintenance and capital upgrading as necessary from time to time.

• 0945

I am not, Mr. Chairman and Mr. O'Neil, going to make any critical comment, because if in 50 years there was a lock 7 incident that has given rise to this allegation of credibility of the seaway, I think it has compared favourably with respect to other modes of transportation of incidents stopping traffic, and much more frequently, and other modes of traffic than on the canal. The canal has served the Canadian public well over the last 50 years, even with this restraint of the Welland Canal topographical . . .

Having said that, the announcement of last Friday is to me a continuation. It was announced as a refurbishing of the seaway, which probably means that the configuration of the canal locks and their location will continue as they are. It probably means that there will be no twinning of additional

[Translation]

Je suppose que lorsque vous parlez du problème que constitue le canal de Welland, c'est aux chutes Niagara que vous songez. Ce n'est donc pas tellement du canal de Welland qu'il s'agit, mais du fait que pour se rendre au coeur du continent en empruntant les voies navigables, il faut contourner les chutes et la difficulté du dénivellement, qui constituent des obstacles certains. Qu'entendez-vous par goulot d'étranglement quand vous parlez d'une structure qui existe depuis 50 ans? À ce que je sache, ce dénivellement a toujours existé.

M. W. O'Neil: Nous reconnaissons que le canal contourne les chutes. C'était déjà le cas en 1829, quand le premier canal a été construit.

Par le passé, nous avons connu des périodes de circulation très intense pendant lesquelles le canal et la voie maritime étaient encombrés. Dans notre document, nous mentionnons que cela se manifeste surtout au canal de Welland parce que, sur la distance assez courte que couvre le canal, il y a une dénivellation de 326 pieds. J'utiliserai le système de mesure anglaise pour le moment. Nous devons donc faire monter et descendre les navires dans un système d'écluses assez rapprochées. Si l'on ne considère que l'aspect du déplacement des navires, nous avons des écluses jumelées, les écluses 4, 5 et 6, et l'écluse 7, qui est une écluse simple. Il y a ensuite une distance de 15 milles à parcourir pour se rendre à Port Colborne et au lac Érié.

Les problèmes de circulation surviennent principalement à l'écluse 7, une écluse simple qui doit desservir tous les navires dans les deux sens. Quand nous parlons de goulot d'étranglement dans notre document, c'est essentiellement de l'écluse 7 qu'il s'agit. En 1959, et de nouveau en 1964, quand un très grand nombre de navires ont emprunté le canal, c'est à cet endroit que nous avons eu bien du mal à suffire à la demande.

M. Reid: Donc, dans vos remarques préliminaires, quand vous parlez de . . . Vous avez mentionné que vous n'aviez pas les plans et les dessins techniques originaux qui ont servi à la construction des écluses. C'est vraiment tout un exploit technique que de vaincre un obstacle topographique de cet ordre, et il va sans dire que ce genre d'exploit entraîne nécessairement des travaux d'entretien et d'amélioration.

Monsieur le président et monsieur O'Neil, je n'ai pas l'intention de faire de critiques. Même si après 50 ans d'existence, on remet en doute la crédibilité de la voie maritime à la suite d'un incident comme celui qui s'est produit à l'écluse 7, ce réseau de transport se compare de façon très avantageuse à d'autres moyens de transport qui ont connu beaucoup plus d'interruptions de service. Le canal de Welland dessert bien le public canadien depuis plus de 50 ans, malgré la contrainte qu'il peut représenter . . .

Cela dit, l'annonce faite vendredi dernier n'est rien de moins qu'une suite logique. On a annoncé que le programme a pour but la réfection de la voie maritime, ce qui signifie probablement que l'on n'apportera aucune modification à la disposition actuelle des écluses du canal, qu'elles ne seront pas déplacées

[Texte]

locks in the foreseeable future. Actually, it seems to me, as a result of that announcement, that the canal system as it is and its eight locks will likely continue for the foreseeable future. Am I wrong in making that assumption?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, I might just reflect back on an earlier comment. When I mentioned that we did not have certain of the information available from the original, we do have the drawings of the physical configurations and that sort of thing. We have a lot of information about the structural work, but for some reason all the design criteria—that is, the forces that were applied on the lock walls and that sort of thing themselves—has somehow disappeared over the years, if it was ever available. I have been associated with the canal for some time, and in all my years there I have never seen any of this particular information.

But yes, the point is we were looking for a number of years at capacity as being a serious problem on the seaway. This was certainly the case up until about 1980, when we had our high tonnages through the system. Then that started to decline in the 1980s, but is reasonably well stabilized now.

In our examination, there is no capacity problem. We can handle considerably larger numbers of ships than we have at the present time. So when we recognize that there is no capacity problem, then we cannot rationalize either changing the lock dimensions and building a newer system, or in fact going ahead at this time with either twinning the single locks or a major program of that nature. We feel it is extremely important that we do make sure that the present system, with its limitations, can still perform properly.

Mr. Reid: Mr. Chairman, Mr. O'Neil, have you in your calculations, and when considering the making of this major expenditure, considered the continuation of the emphasis of the seaway on bulk cargo as its main cargo viability supply source of operation? How long do you think it will be; and have we already bottomed out in this bulk cargo, or will there be an increase in the cargo soon? And did you fix any number of years for the target date, as it were, of the continuation of the present canal system?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, the canal is definitely designed for the movement of bulk materials. It can certainly handle general cargo, and does, a considerable amount per year. The backbone of the system is the movement of grain from western Canada and from the United States. It is the movement of iron ore to the steel mills on Lake Ontario, Lake Erie, and Lake Michigan; it is the movement of coal to those mills; it is other bulk products in fair numbers, such as stone, salt, coke. It basically remains an artery for the chief movement of bulk products.

• 0950

Now, it is awfully difficult to guess or to forecast how these quantities are going to change, whether they are going to increase or not. In the case of the grain industry it depends on

[Traduction]

et que l'on ne construira pas non plus d'écluses jumelles. En fait, à la suite de cette annonce, j'ai l'impression que le canal et ses huit écluses vont demeurer comme ils sont pendant quelques années encore. Cette supposition est-elle juste?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, je voudrais apporter quelques précisions en ce qui a trait à un commentaire que j'ai fait un peu plus tôt. J'ai dit qu'il nous manquait certains renseignements des documents originaux. En fait, nous avons les dessins de l'agencement des structures et d'autres parties. Nous avons aussi bien des renseignements sur les structures mêmes, mais pour une raison qui nous échappe, tous les renseignements se rapportant aux critères de construction, plus précisément les chiffres dont on s'est servi pour déterminer la résistance des murs des écluses, s'il y en a déjà eu, semblent s'être volatilisés. Je travaille pour l'Administration depuis bien des années et je n'ai jamais vu quoi que ce soit à ce sujet.

Mais pour en revenir à votre commentaire, il est vrai que la capacité de la voie maritime nous a inquiétés pendant plusieurs années. Du moins, c'était le cas jusqu'en 1980, année pendant laquelle il y a eu beaucoup de circulation sur la voie maritime. Le trafic a diminué au début des années 80, mais il est aujourd'hui stabilisé.

À notre avis, la capacité de la voie maritime ne pose aucune difficulté. En fait, elle peut accepter beaucoup plus de navires qu'elle en reçoit à l'heure actuelle. Puisque nous reconnaissons que la capacité ne pose pas de problème, il n'y a aucune raison qui puisse justifier d'agrandir les écluses ou de construire un nouveau système, ou de jumeler tout de suite les écluses simples, ou d'entreprendre tout autre projet d'envergure de ce genre. Nous croyons toutefois qu'il est extrêmement important de veiller à ce que le système actuel puisse continuer de bien fonctionner malgré ses faiblesses.

M. Reid: Monsieur O'Neil, quand vous avez fait vos calculs et que vous avez envisagé cette dépense importante, vous êtes-vous demandé s'il était justifié de considérer encore le transport des produits en vrac comme la principale source de revenus de l'Administration? Pendant combien de temps le sera-t-il encore? Est-ce que le transport des produits en vrac s'est stabilisé, ou croyez-vous qu'il devrait augmenter prochainement? Avez-vous déterminé le nombre d'années pendant lesquelles le système actuel pourra continuer de fonctionner?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, le canal a bel et bien été conçu pour le transport des produits en vrac. Il peut recevoir des cargos mixtes, et un assez grand nombre chaque année, d'ailleurs. La principale activité du système demeure le transport des céréales en provenance de l'Ouest canadien et des États-Unis. Viennent ensuite le transport de minerai de fer et de charbon sur les lacs Ontario, Érie et Michigan à destination des aciéries et le transport assez important d'autres produits en vrac, comme la pierre, le sel et le coke. Somme toute, la voie maritime est avant tout une artère importante pour le transport de produits en vrac.

Il est très difficile de deviner ou de prévoir si le transport de produits en vrac augmentera ou non. Dans le cas des céréales, cela dépend des marchés mondiaux, et nous connaissons tous

[Text]

world grain markets, and we all know what the problems are that face world producers at the present time. In Canada we have been able to keep our sales up, so we are seeing somewhat of an increase in the movement of grain this year over last year.

We have seen the diversion of some cargoes because of economic reasons. For instance, iron ore has moved from the lower St. Lawrence, down the American east coast, and then by rail to some of the steel mills. This is a straight competitive factor where with deregulation in the United States the railways were able to put together some sort of package that was attractive to the users of the material. We would hope this sort of cargo could be drawn back into the seaway by some competitive forces.

Mr. Reid: Over recent months, Mr. Chairman and Mr. O'Neil, we have had several discussions with respect to the use of the St. Lawrence Seaway to continue it as a major transportation quarter. We talked in terms of container use and possible roll-on, roll-off traffic. Would a major capital expenditure be required on any of the docks or locks to make it possible to use the lakers for roll-on, roll-off truck traffic or container traffic in other modes? This in the event of the continued decline of bulk cargo use.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, as far as the seaway is concerned, there would be no requirement for any changes in the system to handle ships configured either as container ships or as ro-ro vessels. There would definitely be a requirement for modification in some of the dockage, some of the port facilities, should this type of traffic increase.

There are containers now, of course. We have containers going through the system at the present time. But the bulk of the containers, because of the nature of the container ships, which is fast turn-around type of traffic across the Atlantic, drop their cargoes principally at Montreal and then they are trans-shipped by rail. There would be some requirement if you were going to try and set up a major container terminal inland. Ro-ro is a different matter. There would certainly have to be changes made for ro-ro vessels.

Mr. Reid: Then I take it, Mr. Chairman and Mr. O'Neil, that the St. Lawrence Seaway Authority is still looking, as I think you said this morning, to grain as the main cargo that you would continue to use for transport. This being so, it brings us down to the question of fees and charges and tolls. You indicated on an earlier occasion that the St. Lawrence Seaway viewed tolls as simply one of the costs, or an element of transportation costs, in the impact they would have on the whole system. I wonder, since you have been making a number of other studies, if you have conducted a study to determine what the make-or-break level would be.

I take grain as the example. Grain transported from the Prairies to Vancouver is loaded onto to superbulk carriers. Grain transported to Thunder Bay is faced with railway variables and then the extra cost of a shipment to the trans-shipment point from Thunder Bay to wherever that might be.

[Translation]

les problèmes auxquels font face les producteurs à l'heure actuelle. Au Canada, on a réussi à maintenir les ventes de céréales à un niveau assez élevé, ce qui se traduit par une légère augmentation de la quantité de céréales transportée cette année quand on compare aux chiffres de l'année dernière.

On a modifié le trajet que suivaient certaines marchandises, et ce, pour des raisons économiques. Par exemple, le minerai de fer a emprunté le bas Saint-Laurent, pour suivre ensuite la côte est américaine et être transporté par train aux aciéries. La déréglementation, aux États-Unis, a donné un avantage concurrentiel aux compagnies de chemins de fer et leur a permis de faire des offres intéressantes aux utilisateurs de minerai de fer. Nous espérons que les forces concurrentielles du marché ramèneront ces produits sur la voie maritime.

M. Reid: Dans les derniers mois, monsieur le président et monsieur O'Neil, nous avons beaucoup discuté de la voie maritime du Saint-Laurent et de ce qu'il fallait faire pour qu'elle continue d'être un mode de transport important. Nous avons parlé des possibilités qu'offrent les conteneurs et leur transbordement horizontal. Faudrait-il engager de grosses dépenses pour modifier les quais et les écluses dans le but de permettre le transbordement horizontal de marchandises ou de conteneurs sur les navires naviguant sur les Grands lacs, en supposant que la demande de transport de produits en vrac continue de décroître?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, il ne serait pas nécessaire de modifier le système de la voie maritime en soi pour permettre l'accès aux navires transrouliers ou porte-conteneurs. Il faudrait toutefois modifier certains quais et certaines installations portuaires si le trafic de ces navires augmentait.

Il y a déjà des conteneurs qui se promènent sur la voie maritime à l'heure actuelle. Mais pour la plupart, à cause de l'utilisation particulière des navires porte-conteneurs, qui consiste à effectuer des allers-retours rapides sur l'Atlantique, ils aboutissent principalement à Montréal pour être chargés sur des trains. Si l'on décidait de construire un terminal important pour conteneurs dans les eaux intérieures, il faudrait apporter certaines modifications. Pour ce qui est des navires transrouliers, la situation est tout autre parce qu'il faudrait obligatoirement modifier les structures.

M. Reid: Si j'ai bien compris, monsieur le président et monsieur O'Neil, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent considère que le transport des céréales demeurera sa source première de revenus. Puisqu'il en est ainsi, parlons donc des droits et des péages. Vous nous avez dit, à l'occasion d'une autre rencontre, que l'Administration considérerait que les péages n'étaient que l'un des coûts, ou un élément des coûts du transport, quant à l'effet qu'ils pourraient avoir sur l'ensemble du système. Dans le cadre des nombreuses études effectuées par l'Administration, avez-vous tenté de déterminer à quel moment les péages deviennent prohibitifs?

Prenons l'exemple des céréales. Les céréales des Prairies qui aboutissent à Vancouver sont chargées directement sur de grands vraquiers. Par contre, dans le cas des céréales acheminées à Thunder Bay, il y a des frais de transport ferroviaire qui viennent s'ajouter, ainsi que des frais pour les acheminer à leur

[Texte]

What studies or changes in position in your continuing plan, using grain as the main cargo, would you suggest to keep the St. Lawrence Seaway in operation, in light of the present trend of options to carriers and shipments otherwise?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, as I mentioned earlier, the toll policy of the authority is one that is dictated by the mandate we were given; that is, to be financially self-sufficient. We have been able to achieve that since we were refinanced in 1978, although we have, as you will see from our annual report, been running deficits.

• 0955

We have been able to maintain a positive cash position, and do not see that changing in the next couple of years. But it does require an examination of the toll structure and the need to have toll increases of some amount from time to time. We have had periods of no toll increases when we felt we could operate and still remain in a positive cash position by so doing. I do not know that I have answered the question, Mr. Reid.

Mr. Reid: The chairman has not stopped me yet, so I will add one further question. Recognizing that there has been a substantial decrease in iron ore shipments up the seaway and recognizing that a substantial increase of funds has been made available through the recent announcement, is it possible to consider, or have you considered, incentive tolls or incentives to get iron ore movement up or offsetting advantages to rail traffic elsewhere by giving incentive tolls to cargo carriers?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, we have looked at this matter of incentive tolls both within our own organization and with our American counterparts. We have attempted to put together various combinations, because there are a great number of ways this could be done. We have not yet been able to come up with one we felt is appropriate for the seaway type of operation and would be fair to all concerned. I cannot respond in a clear way to this, but I can just perhaps explain what rationale we have gone through.

One of the difficulties is that we have customers who are our steady customers, people who use the system on a regular basis. We do not think it would be fair to them to in any way give their competition some sort of an incentive rate, which would be to their detriment. That is one of the fundamental things we are looking at. It is the difficulty of finding some sort of an arrangement that would be attractive and would in fact entice people to use the system and keep this matter of competitiveness and fairness there.

I recall one case a few years ago where one of our users said that we should change the type of toll that we charge their product. We were charging them as general cargo and they said they should be bulk. We were prepared to look at that, provided they were prepared to guarantee a certain minimum volume through the system. They never came up with the

[Traduction]

point de transbordement vers leur nouvelle destination. À la lumière des nouvelles options qui s'offrent aux transporteurs, en supposant toujours que votre activité principale soit le transport des céréales, quelles modifications faudrait-il apporter à votre planification pour assurer l'avenir de la voie maritime du Saint-Laurent?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, comme je l'ai dit plus tôt, la politique de l'Administration en matière de péages découle du mandat qui lui a été donné, soit d'être financièrement autosuffisante. Nous avons réussi à atteindre cet objectif depuis le refinancement de 1978, bien que nous ayons quand même accumulé des déficits, comme vous pourrez le constater dans le rapport annuel.

Nous avons réussi à nous maintenir à flot et nous comptons pouvoir y arriver encore pendant les deux prochaines années. Mais nous devons réexaminer le tarif des péages et les augmenter quelque peu quand le besoin s'en fera sentir. Il y a eu des périodes où nous n'avons pas augmenté les péages, sachant que nous pourrions quand même poursuivre adéquatement nos activités et demeurer à flot. J'espère que cela répond à votre question, monsieur Reid.

M. Reid: Puisque le président ne m'a pas encore fait signe de me taire, je poserai une dernière question. Compte tenu que les expéditions de minerai de fer sur la voie maritime ont beaucoup diminué et qu'à la suite du programme annoncé, vous disposerez de beaucoup plus d'argent, serait-il possible de considérer, ou avez-vous considéré d'offrir aux transporteurs des péages plus avantageux, ou d'autres avantages, dans le but d'accroître les mouvements de minerai de fer ou de contrer les avantages qu'offre le transport ferroviaire?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, nous avons examiné cette question au sein de l'Administration et nous en avons discuté avec nos homologues américains. Nous avons essayé de combiner différentes mesures incitatives, car il existe plus d'une façon de s'y prendre, mais nous n'avons pas encore réussi à mettre au point la formule qui conviendrait le mieux à la voie maritime et qui serait en même temps juste envers tous les intéressés. Je ne peux répondre à votre question de façon très précise, mais je pourrais peut-être vous expliquer le raisonnement que nous avons suivi.

L'une des difficultés tient au fait que nous avons des clients réguliers, des clients qui utilisent la voie maritime régulièrement. Il serait injuste à l'égard de ces clients, et ce serait même à leur détriment, d'offrir des taux préférentiels à leurs concurrents. C'est l'une des considérations dont nous devons tenir compte. Le problème, c'est de trouver une formule intéressante qui encouragera les transporteurs à utiliser la voie maritime sans nuire à la compétitivité et à l'équité.

Il y a quelques années, l'un de nos clients nous a demandé de modifier le péage que nous exigeons pour le produit qu'il transportait. Nous exigeons le péage établi pour les cargaisons mixtes, et lui réclamait le prix du vrac. Nous n'avions pas d'objection à considérer sa requête, mais nous lui demandions toutefois de s'engager à acheminer un nombre minimum de

[Text]

minimum volume. We said you tell us that you will ship x million tonnes per year and then we will be able to address this properly. They were never able to do that or were never prepared to do that.

If we are going to go to some sort of an incentive system, we would have to look at certainly developing new cargos. There are great advantages in developing new cargos through the system, particularly backhaul cargos. If we could get something coming back in the system, as we had previously with the grain down and the iron ore back in large volumes, that still is an ideal type of trade. If we could develop something as a return cargo, then that is going to balance off the cost to everyone and make the system much more attractive. But it is to determine a costing arrangement or a toll structure or an incentive arrangement that achieves all these objectives. We have not given up on it by any stretch of the imagination, but we just have not been able to put one together that seems to meet all of the desires.

The Chairman: That is fine. Mr. Angus, I would be interested in your questions, because there are a couple of supplementaries that follow very logically from Mr. Reid's last couple of questions. You may be pursuing it. If not, I would not mind; but you start in.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. It depends on how much time you give me on the first round.

The Chairman: I could cut away your time by asking this question. Just on Mr. Reid's last question on something you said earlier about the diversion of traffic and trying to attract some of that back, is that one of the modes you try to use, incentive tolls? What other types of incentives would you be trying to use to reclaim the diverted traffic?

Mr. W. O'Neil: Well, what we have done in that case is to speak to the carriers, because they are the ones who really put the transportation package together. Generally speaking, it is the shipping company that fixes the rate and determines what the price will be to carry the product from one place to another. They have been of two minds about this incentive business. There have been suggestions that incentives were the right thing to do, and others in the same line of business have said no, they do not think incentives are the right way to go about it, from the seaway authority; they are not talking about their own pricing structure. So it is rather complicated, and we have not come up with a clear-cut position.

• 1000

I think that in the case of enticing this traffic back, it was a straight matter of the railways putting something together, which may have been a short-term thing. It undercut the lakes route—the prices—and the shipping companies are looking at that and are going to do something about getting their prices in line to acquire that traffic back again. And they will take all of the elements that go into the build-up of the costs, because

[Translation]

tonnes, ce qu'il n'a jamais fait. Nous lui avons demandé combien de millions de tonnes il pouvait garantir d'acheminer par année et lui avons dit qu'à partir de cet engagement, nous pourrions faire quelque chose. Il n'a jamais pu ou voulu prendre cet engagement.

Si l'on entend se diriger vers un système d'encouragement quelconque, il faudra sûrement considérer de dénicher d'autres produits qui pourraient être transportés sur la voie maritime. Il y a de grands avantages à cela, surtout s'il s'agit de frets de retour. L'idéal serait d'avoir des produits à transporter à l'aller et au retour, comme c'était le cas auparavant quand les navires descendaient chargés de céréales et remontaient chargés de minerai de fer. Si nous pouvions dénicher des frets de retour, cela nous permettrait de mieux équilibrer les coûts et de rendre le système beaucoup plus attrayant. Mais il faut établir divers coûts, un tarif de péages ou un système d'encouragement qui permette d'atteindre ces objectifs. Nous n'avons pas abandonné la partie, loin de là. Nous n'avons tout simplement pas encore réussi à trouver une solution qui réponde aux vœux de tous.

Le président: Très bien, merci. Monsieur Angus, je suis curieux d'entendre les questions que vous avez l'intention de poser. Il m'en vient quelques-unes à l'esprit, qui seraient une suite logique aux dernières questions posées par M. Reid. Il se peut qu'elles se recoupent. Si ce n'est pas le cas, tant pis. Allez-y, je vous en prie . . .

M. Angus: Merci, monsieur le président. Tout dépend du temps que vous m'accorderez au premier tour de table.

Le président: Je pourrais voler un peu de votre temps en posant cette question. Pour enchaîner sur la dernière question de M. Reid au sujet de ce que vous avez dit tout à l'heure à propos de la diminution du trafic, pouvez-vous nous dire si les péages incitatifs font partie des moyens que vous utilisez pour tenter de récupérer une part du marché? Avez-vous essayé d'autres mesures incitatives?

M. W. O'Neil: Dans ce cas précis, nous nous sommes adressés aux transporteurs, parce que ce sont eux, les véritables architectes du réseau de transport. Ordinairement, ce sont les compagnies de transport maritime qui fixent les taux et qui décident combien coûtera le transport de produits d'un endroit à un autre. Elles ne sont pas toutes du même avis sur la question des mesures incitatives. Certaines compagnies soutiennent que les mesures incitatives sont la solution pour l'Administration de la voie maritime, alors que d'autres, qui oeuvrent pourtant dans le même domaine, soutiennent le contraire. Comme vous pouvez le constater, la question est plutôt complexe, et nous n'avons pas encore réussi à adopter une position précise à ce sujet.

Pour ce qui est de la diminution du trafic, je crois que cela tient au fait que les compagnies de transport ferroviaire ont offert des prix intéressants, mais cela ne durera peut-être pas très longtemps. Leurs prix étaient inférieurs à ceux du transport par bateau, mais les compagnies de transport maritime examinent la question de près et vont modifier leurs prix pour récupérer le trafic perdu. Elles vont tenir compte de

[Texte]

there are a great number of things that go into the total rate that you have to establish as the cost of moving goods through the Great Lakes system.

The Chairman: Fine. Thank you. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. O'Neil, welcome. I appreciate your coming back at such short notice to allow for a full discussion about the seaway and where it is going.

Let me start with last Friday and the announcement by the Government of Canada of the \$175 million equity infusion. Let me say publicly what I have said publicly in my own riding: I welcome that. I think it is an excellent move. I am not surprised that the government made a decision to do the necessary work. I think that was a foregone conclusion. Perhaps the question of how much and over what length of time was the item to be negotiated.

What I am extremely pleased about, and I think colleagues here who have spent time on a certain other legislative committee will know my feelings about cost recovery and its impact on the users... I think it is very significant that the Government of Canada has decided to use taxpayers' dollars to make the repairs as opposed to adding yet another burden on to the users. And through you, sir, I would say my compliments to the Government of Canada for making that decision.

You referred to the three consultants who did the reports. I appreciate your problem with the legal aspect, and I will not ask you any questions about the historical aspects. But let me deal with the future. Is it true that one of the reports recommended some form of twinning of the canals?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, no. No. Twinning has been a subject of consideration by this organization for a number of years. In 1965 or 1966 we announced the twinning project, and it was intended at that time we would go ahead and build the twin locks. That was subsequently changed, and we were going to go to larger locks. And as I say, that has been satisfied at the present time. But none of the consultants were in fact asked to give advice on that particular point. They were asked to give advice on the present condition of the structures.

Mr. Angus: They did not volunteer a suggestion?

Mr. W. O'Neil: Not to my recollection.

Mr. Angus: Okay. The equity infusion—a two part question. Does it have to ever be paid back? And secondly, will that require an act of Parliament in order to provide you with the funds?

Mr. W. O'Neil: Actually, the first part is no, it will not have to be paid back. It is an outright increase in the government's equity position in the organization. I am sorry, the second?

[Traduction]

tous les éléments qui entrent dans la composition des coûts, parce qu'il va sans dire que le coût total du transport de marchandises dans le système des Grands lacs comprend bien des choses.

Le président: Très bien. Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur O'Neil, bienvenue et merci de venir nous rencontrer de nouveau à si peu d'avis pour discuter en profondeur de la voie maritime et de son avenir.

Je voudrais tout d'abord discuter de l'apport en capitaux propres du gouvernement du Canada, de l'ordre de 175 millions de dollars, annoncé vendredi dernier. Permettez-moi de répéter ce que j'ai déclaré publiquement dans ma circonscription. J'en suis très heureux. Il s'agit là d'une excellente décision. Je ne suis pas étonné que le gouvernement ait décidé de faire le nécessaire. La décision avait sans doute été prise depuis quelque temps, et il ne restait plus qu'à s'entendre sur la somme et la durée du programme.

J'ai été très heureux d'apprendre—et certains de mes collègues qui ont participé aux travaux d'un certain comité législatif savent déjà ce que je pense du recouvrement des coûts et de ses répercussions sur les utilisateurs—que le gouvernement du Canada a choisi d'utiliser l'argent des contribuables pour procéder à la réfection du canal plutôt que de demander aux utilisateurs d'absorber de nouveaux frais, et je crois que c'est très significatif. Je profite de cette occasion pour féliciter le gouvernement de sa décision.

Vous avez parlé tout à l'heure des trois firmes d'ingénieurs-conseil qui ont préparé les rapports. Je comprends que vous ne pouvez discuter de certaines choses à cause des poursuites intentées, et je ne vous poserai pas de questions qui pourraient s'y rapporter. Mais parlons de l'avenir. Est-il vrai que dans l'un des rapports, on recommande de jumeler les écluses?

M. W. O'Neil: Non, monsieur le président. L'Administration s'intéresse au jumelage des écluses depuis nombre d'années. Nous avons annoncé le projet de jumelage des écluses en 1965 ou 1966, et à cette époque, nous avions l'intention d'aller de l'avant et de construire les écluses jumelles. Par la suite, nous avons changé d'idée et avons décidé plutôt d'élargir les écluses. Mais comme je l'expliquais un peu plus tôt, il n'est plus nécessaire de mettre ces projets à exécution. Mais nous n'avons toutefois pas demandé aux ingénieurs-conseil de donner un avis sur cette question, mais bien de se prononcer sur l'état actuel des structures.

M. Angus: Ils n'ont rien dit à propos du jumelage des écluses?

M. W. O'Neil: Pas à ma connaissance.

M. Angus: J'aurais deux questions à poser à propos de l'injection de capitaux propres. Avez-vous à rembourser l'argent? Deuxièmement, faudrait-il adopter une loi pour vous octroyer l'argent?

M. W. O'Neil: En réponse à votre première question, non, nous n'avons pas à rembourser l'argent. Le gouvernement augmente tout simplement sa part d'actifs. Pouvez-vous répéter votre deuxième question?

[Text]

Mr. Angus: Is there any legislation that would . . . ?

Mr. W. O'Neil: No. There is no legislation required. It is a straight matter of the government voting the money to the organization, and steps have been taken to do that.

Mr. Angus: Okay. Let me come back to the capacity for a moment. This fall, in the aftermath of the strike lock-out in Thunder Bay, we have a situation where upwards of 95% of the Canadian fleet is working the lakes. How is the capacity of the canals this fall?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, we are running at about an average of 18 ships per day. This is since the end of the grain handlers strike.

Mr. Angus: Strike lock-out.

Mr. W. O'Neil: Strike lock-out situation at Thunder Bay. We can handle something like 32 ships per day through the Welland. So we are well within the capacity limits of the seaway.

• 1005

Mr. Angus: Let me deal with a couple of general areas. In discussions you and I have had and from indications from other people, this year's marketing trip for the seaway, both American and Canadian sides, will have Canadian Seaway Authority participation, and I am pleased about that.

Let me ask you this. Given this acceptance of the reality of marketing, is the seaway authority moving to the point of establishing its own marketing wing, or office, or personnel whose sole job is the selling of the seaway, not just to overseas markets but to people in the Great Lakes basin, so that they should begin to start moving their products through the system? Are you moving in that direction in terms of a dedicated office?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, we have not gone that far. We certainly recognize the advantages of marketing in the North American continent, because that is the place where a lot of decisions are made with respect to the movement of product. We think it is important that we should participate in the offshore mission with the Americans, because we are in a joint operation and we are the majority shareholders or majority owners, and we do believe the selection of the cities to visit this year is appropriate. We agreed to participate at the outset, whereas last year we were of different views. We did not believe the area being selected was one that had great prospects as far as Canada was concerned.

But as you may know, the proposal is to go to Oslo, Copenhagen, Dusseldorf, Antwerp and London, and we believe in that northern European area there is a message to be presented by the seaway itself and by those who will be on the mission; that is, the ports people and the shipping people and shippers themselves.

[Translation]

M. Angus: Faudra-t-il adopter une loi . . . ?

M. W. O'Neil: Non, ce ne sera pas nécessaire. Le gouvernement accordera des crédits supplémentaires à l'Administration, et je crois que l'on a déjà pris des mesures à cet effet.

M. Angus: Très bien. J'aimerais revenir un peu sur la question de la capacité de la voie maritime. Cet automne, à la suite de la grève et du *lock-out* à Thunder Bay, près de 95 p. 100 des navires de la flotte canadienne sillonnent les Grands lacs. Avez-vous du mal à faire passer tous ces navires dans le canal?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, nous écluons, en moyenne, 18 navires par jour depuis la fin de la grève des manutentionnaires de céréales.

M. Angus: De la grève et du *lock-out*.

M. W. O'Neil: Depuis la fin de la grève et du *lock-out* à Thunder Bay. Le canal de Welland peut recevoir environ 32 navires par jour. Nous sommes donc bien en deçà de sa capacité maximale.

M. Angus: Je voudrais maintenant aborder un ou deux aspects plus généraux. À la suite de discussions que nous avons eues, et si j'en crois certaines autres indications, je constate avec plaisir que l'Administration de la voie maritime va participer avec son partenaire américain à la mission de commercialisation de cette année.

Compte tenu qu'elle accepte maintenant la réalité de la commercialisation, peut-on supposer que l'Administration de la voie maritime a l'intention de créer son propre service ou bureau de commercialisation, ou d'affecter du personnel à la tâche bien précise de vendre la voie maritime, non seulement aux marchés étrangers, mais aussi à ceux du bassin des Grands lacs, afin de les convaincre d'utiliser le système pour le transport de leurs produits? Est-ce juste? Avez-vous l'intention de créer un bureau de commercialisation?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, sans aller si loin, nous reconnaissons, bien entendu, les avantages de la commercialisation sur le continent nord-américain, parce que c'est précisément sur ce continent que se prennent bien des décisions ayant trait au mouvement des produits. Nous croyons important de participer à la mission de commercialisation à l'étranger avec les Américains, car ce sont nos partenaires dans l'exploitation de la voie maritime, et nous sommes les actionnaires majoritaires, ou les propriétaires majoritaires, si vous préférez, et nous croyons que le choix des villes qu'il est prévu de visiter cette année est approprié. Nous avons accepté de participer à la mission dès le départ, tandis que l'année dernière, nous étions d'avis que la région retenue n'offrait pas tellement de possibilités pour le Canada.

Mais comme vous le savez peut-être déjà, il est proposé de visiter Oslo, Copenhagen, Dusseldorf, Anvers et Londres, une région du nord de l'Europe où nous croyons qu'il y a pour nous, de l'Administration de la voie maritime, un message à livrer, tout autant que pour les autres participants à la mission,

[Texte]

Now, having said that, I agree with your comment that there is a need to do some additional work both in Canada and the United States with those who make decisions as to how they are going to ship goods in Canada. We know there are products that could use the seaway that are, let us say, not time-bound; that is, they do not need to have this urgency to them that shipment by air does or something like that. It is a matter of making people aware of that.

We have not gone quite as far as to say we would establish a permanent marketing group. It is a possibility. To some degree, we have been holding back on that to see how we could work this out jointly with the users.

We have met with a subcommittee of the Dominion Marine Association, who are engaged in this sort of activity, to explore the possibilities of doing this jointly or of the seaway doing it itself. We think it should be done jointly, because as I said earlier, we can only provide an overall support and an overall position that the Great Lakes has. We can point out the advantages it has. When it comes to hard facts and figures as to what it is going to cost people to move their goods, then the companies have to come into it. So we think it is a joint venture.

Mr. Angus: In your earlier comments, you mentioned the list of communities or cities that were going to be visited by the seaway selling group. You did not mention Moscow, and I gather that is at least part of the overall package. Why not?

Mr. W. O'Neil: There are a couple of reasons why we did not go to Moscow. First, the main product we sell to the Russians is grain, wheat. One of our major competitors in the grain industry is the United States of America. They offered a two-for-one deal until some time in mid-September to the Russians, certainly, among others. The Russians did not take them up on that offer. The Russians announced that they were going to buy their wheat from Canada, or at least a portion of their wheat from Canada, that they were sustaining their relationship with this country.

I was invited personally by the minister of shipping in the U.S.S.R. in September to visit Moscow and Leningrad for a week to discuss the advantages of the Seaway and to hear what they had to say about their ships using the St. Lawrence system. Because I had the opportunity to speak to the responsible people in their shipping industry, and because the Wheat Board is well represented in the U.S.S.R. and has contacts there on a regular basis, I felt there would be little advantage

[Traduction]

notamment les administrations portuaires, les sociétés de transport maritime et les transporteurs eux-mêmes.

Cela dit, je suis bien d'accord qu'il y a encore à faire au Canada et aux États-Unis pour influencer sur les décisions qui sont prises quant aux moyens qui seront utilisés pour transporter des marchandises au Canada. Nous savons qu'il y a des produits pour lesquels les délais de livraison ne sont pas un facteur d'une importance capitale, dirons-nous, et que l'on pourrait transporter par la voie maritime, des produits dont le délai de livraison ne justifie pas qu'on les transporte par la voie des airs. C'est une réalité dont il faut faire prendre conscience aux gens.

Nous ne sommes pas allés jusqu'à dire que nous allions mettre sur pied un groupe permanent de commercialisation. C'est une possibilité. Dans une certaine mesure, nous avons mis ce projet en veilleuse afin de déterminer les façons d'organiser cette activité en collaboration avec les utilisateurs.

Nous avons rencontré un sous-comité de la *Dominion Marine Association*, qui s'intéresse à ce genre d'activité, afin d'explorer les possibilités d'entreprendre en commun cette activité ou que l'Administration de la voie maritime le fasse toute seule. Nous croyons que les deux parties devraient s'intéresser conjointement à la commercialisation, car nous ne pouvons, de notre côté, qu'offrir un appui à caractère général et donner de l'information sur la situation de la région des Grands lacs dans l'ensemble. Nous pouvons faire ressortir les avantages que possède la voie maritime. Par contre, quand vient le temps de discuter des prix et des coûts du transport des marchandises, les compagnies doivent intervenir. C'est pourquoi nous croyons qu'il s'agit bel et bien d'une entreprise commune.

M. Angus: Vous nous avez fait tout à l'heure la liste des villes où se rendra cette année la mission de commercialisation de la voie maritime. Vous n'avez pas mentionné Moscou, qui, je suppose, fait à tout le moins partie de l'ensemble des clients intéressants pour la voie maritime. Pourquoi avez-vous omis Moscou?

M. W. O'Neil: Nous avons omis Moscou pour deux raisons. Premièrement, les principaux produits que nous vendons à la Russie sont les céréales, le blé. L'un de nos principaux concurrents dans l'industrie céréalière est les États-Unis. Ils ont offert à la Russie, parmi tant d'autres assurément, un marché de deux pour un jusqu'à la mi-septembre, ou à peu près. La Russie a décliné leur offre. Elle a déclaré qu'elle allait acheter son blé au Canada, ou une partie du moins, et qu'elle maintenait ses relations avec le Canada.

En septembre, le ministre du Transport maritime de la Russie m'a personnellement invité à aller passer une semaine à Moscou et à Leningrad afin de discuter des avantages de la voie maritime et d'entendre ce que l'on pensait là-bas de l'utilisation du système du Saint-Laurent par les navires russes. Ayant eu l'occasion de discuter avec les responsables russes du transport maritime, et compte tenu que la Commission canadienne du blé est bien représentée en URSS et qu'elle

[Text]

in any sort of a joint mission to Moscow to explore the possibilities of increasing our shipments. I did not feel it would be productive.

I had several discussions with the Russians. They are old traders with Canada. They have been coming to Canada for a number of years. They had no serious problems with shipping into Canada. I discussed this with the heads of their shipping companies and with their active masters who were brought into our discussions. In our view, we had made the necessary approaches to the U.S.S.R. and had an exchange of ideas and information which would achieve more of our objectives than a joint marketing venture with the U.S.A.

Mr. Angus: Reminding you first of your comments before us on June 5, 1986, where you suggest the attitude of the Canadian Wheat Board, with respect to the grain movements and the enunciated policy of shipping grain to the west coast, is a priority. Then, when the surplus comes to the east, it has to be looked at. That is reason I think you should go to Moscow. The second one is to neutralize the Americans—they will be there—and to make sure we have a constant reminder of the Canadian side of the Seaway Authority. Let me leave those with you, Mr. O'Neil.

Mr. Chairman, let me pass now and I will come back on second round.

The Chairman: You are very good. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much. I wonder if you could tell us the effect of the lock-out strike at Thunder Bay on the financial statement of the seaway.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, that is extremely difficult to answer, because we know there was a great downturn in traffic during that period of time. We are not sure exactly how much of that traffic is going to be regained. For example, the number of ships in service at the commencement of the strike—that is, the Great Lakes fleet—was way down from the total number available. As was said a few minutes ago, over 95% of the ships are back operating. Ships that have been out of service for four years have been reactivated and are now back trading.

The question is really how much of the cargo that would have been shipped during that period of time will in fact be shipped before the close of the navigation season. As an example, at the conclusion of the strike lock-out we had an estimate of 7,250,000 tonnes of U.S. and Canadian grain to go through the system. As of November 27, the latest figures I had, we had moved over 5,200,000 tonnes. That is running at about 106,000-odd tonnes per day. The balance to be moved is just over 2 million tonnes.

[Translation]

y a des contacts de façon régulière, je ne voyais pas grand avantage à nous joindre à quelque mission que ce soit à Moscou avec les États-Unis pour explorer les possibilités d'augmenter nos expéditions. Je ne croyais pas que ce serait productif.

J'ai beaucoup discuté avec les Russes. Les échanges commerciaux entre la Russie et le Canada ne datent pas d'hier. Ils ne m'ont signalé aucun problème qui mérite qu'on s'y attarde pour ce qui est de la navigation au Canada. Je me suis entretenu avec les dirigeants de leurs sociétés de transport maritime et avec leurs capitaines actifs qui se sont joints à nos discussions. À notre avis, nous étions convaincus d'avoir eu tous les contacts nécessaires avec l'URSS et d'avoir eu un échange d'idées et d'information qui favoriserait davantage l'atteinte de nos objectifs qu'une entreprise commune de commercialisation avec les États-Unis.

M. Angus: Permettez-moi tout d'abord de vous rappeler que le 5 juin 1986, la dernière fois que vous avez comparu devant notre Comité, vous avez avancé que la position de la Commission canadienne du blé en ce qui a trait au mouvement des céréales et à la politique du transport maritime des céréales vers la côte ouest était une priorité. Quand l'excédent survient dans l'Est, il faut faire quelque chose. C'est l'une des deux raisons qui justifierait que vous alliez à Moscou. La seconde est de faire contrepoids à la présence américaine—car les représentants des États-Unis y seront—et veiller à ce que l'on n'oublie pas de tenir compte des intérêts canadiens dans l'Administration de la voie maritime. À vous d'en juger, monsieur O'Neil.

Monsieur le président, c'est tout pour l'instant. Je reviendrai au second tour de table.

Le président: C'est très sage de votre part. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup. Pourriez-vous nous parler un peu des effets qu'ont eu la grève et le lock-out à Thunder Bay sur la situation financière de la voie maritime?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, c'est une question à laquelle il est extrêmement difficile de répondre, parce qu'il y a eu une diminution importante dans le trafic maritime pendant cette même période. Nous ne savons pas exactement dans quelle mesure le trafic reprendra. Par exemple, au début de la grève, le nombre de navires en service—ce qui constitue la flotte des Grands lacs—avait beaucoup diminué par rapport au total de navires existants. Comme on l'a dit tout à l'heure, plus de 95 p. 100 des navires ont recommencé à naviguer. C'est aussi le cas de navires qui n'avaient pas bougé de leur port d'attache depuis quatre ans.

Il reste maintenant à déterminer quelle proportion des marchandises qui aurait normalement été transportée pendant cette période le sera en fait avant la fin de la saison de navigation. Par exemple, à la fin du lock-out, il y avait une accumulation de 7,250,000 tonnes de céréales en provenance des États-Unis et du Canada qui devaient passer dans le système. Au 27 novembre, les derniers chiffres qu'on m'avait transmis indiquaient que 5,200,000 tonnes de céréales étaient passées par le système, et cela à un rythme de quelque 106,000

[Texte]

We have been following this very closely. If the rate of movement is the same as it has been since the reopening of the elevators in Thunder Bay, all the product will be moved. We see a slight tapering off, which is fairly common at this time of the year. We are not quite sure exactly how the season will finish. To some degree it depends on the weather. We are at the mercy of the weather. We will stay open as long as we can and as long as we do not have ice conditions that prevent us from staying open and as long as there is product to be moved. We are still not exactly sure about the final quantity that will be shipped.

• 1015

The balance, the 2 million tonnes, at the rate we have had since the reopening, would take about 19 to 20 days; but that supposes all the vessels operating will stay in that trade right up to sometime between December 8 and December 18. I do not think that is going to happen.

I suspect some of those ships will not operate right to the very end. There are storage cargos they are committed to, and they will want to have the ships positioned to take those storage cargos. It is for this reason it is impossible for us to say the exact impact of that disruption on the seaway finances.

Mr. Taylor: So the full impact really will not be known until after the close of the season?

Mr. W. O'Neil: That is correct, yes.

Mr. Taylor: I would like to deal with the matter of the bridges for a minute or so. I think in one of your earlier visits here you mentioned that the part of the bridges which had given way had not been subject to maintenance. I understood at that time the authority was going to now change their policy and have periodic maintenance of all parts of bridges, particularly any part which moved in any way. Has there been a change in the maintenance pattern?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, I would just like to make one slight correction. I did not intend to say there had been no maintenance on the bridges, because in fact we do have a regular maintenance program for the bridges. I think what I said was that we had no special non-destructive testing of the part that broke because it is a big shaft that holds the counterweight shiv at the top of the bridge tower. Those shafts are not normally, and in our case had not been, exposed to such things as ultrasonic testing and that sort of thing, but they certainly have maintenance. We grease them once every week. I think it is once every week, and there are people who go up to the tops of the towers when greasing and do look at the parts. We find from time to time there are various things wrong because of the observations made in this way.

[Traduction]

tonnes par jour. Il reste donc un peu plus de 2 millions de tonnes de céréales à faire passer.

Nous suivons la situation de très près. Si le rythme observé depuis la réouverture des élévateurs de Thunder Bay ne diminue pas, nous y arriverons. Nous constatons à l'heure actuelle une faible diminution qui est plutôt habituelle à ce temps de l'année. Nous ne savons pas trop comment la saison se terminera. Cela dépendra en partie du temps qu'il fera, car c'est lui qui décide de tout. Nous poursuivrons nos activités aussi loin que nous pourrons dans la saison, tant que la glace ne nous empêchera pas de le faire et tant qu'il restera des navires à faire passer. Nous ne pouvons pas encore nous prononcer sur la quantité finale de produits qui sera transportée.

Au rythme que nous avons maintenu depuis la réouverture, il faudrait environ 19 ou 20 jours pour faire passer les 2 millions de tonnes restantes; mais cela suppose que tous les navires continuent de naviguer jusqu'à quelque part entre le 8 décembre et le 18 décembre. Je ne crois pas que cela se produise.

J'ai l'impression que certains de ces navires seront retirés du circuit avant la fin de la saison. Il y a des exploitants qui se sont engagés à fournir des navires pour entreposer des marchandises et qui voudront faire en sorte que les navires en question soient là où ils doivent être pour respecter ces engagements. C'est pourquoi nous ne pouvons pas dire avec exactitude quel effet cette interruption de la navigation a eu sur la situation financière de la voie maritime.

M. Taylor: Ce n'est donc que quelque temps après la fin de la saison que l'on pourra vraiment en déterminer la pleine mesure?

M. W. O'Neil: C'est juste, oui.

M. Taylor: Je voudrais maintenant que nous parlions un peu des ponts. Vous nous avez déjà dit, je crois, que la partie des ponts qui avait fait défaut n'avait pas fait l'objet d'un entretien. J'avais alors compris que l'Administration allait modifier sa politique et qu'on allait désormais procéder à l'entretien périodique de toutes les pièces des ponts, et en particulier de toutes les pièces mobiles. Est-ce bien le cas aujourd'hui?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, je voudrais apporter une petite précision, si vous me le permettez. Je n'ai pas voulu dire qu'il ne se faisait aucun entretien des ponts, parce que nous appliquons un programme d'entretien régulier à l'égard des ponts. Je crois plutôt avoir dit que la pièce qui s'est rompue ne faisait l'objet d'aucun essai non destructif particulier, parce qu'il s'agit d'un gros arbre de couche qui supporte la poulie du contrepoids à la partie supérieure de la tour du pont. On ne soumet habituellement pas ces arbres à des essais ultrasoniques et autres, ce que nous n'avons pas fait nous non plus, mais nous en faisons bien entendu l'entretien. Ils sont graissés une fois par semaine. Je crois que c'est bien chaque semaine, et l'un des préposés à l'entretien monte alors à la partie supérieure des

[Text]

In addition to that we do have other maintenance programs for other parts of the bridge. We have over the years rewired the electrical systems on all of our bridges. There have been a number of things done, and of course we have structural examinations made to make sure the structure of the steel and the concrete itself is in sound condition. We have painting programs and that sort of thing.

I would not like to leave the impression there is no maintenance. As a result of the problem we had at Valleyfield two years ago, on our bridges on the St. Lawrence River section we have changed all of those particular parts. In the engineering reports we received there was a suggestion some parts might last for different lengths of time. We felt that, again, to assure the integrity of the system we would just have one program and replace all of those big, about 20-inch diameter, shafts. That has been done.

Mr. Taylor: Yes. Are you finding through this type of maintenance you are carrying out that there are relatively small costs involved which will eventually do away with a major breakdown as we had before?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, that certainly would be our expectation. We have always had this maintenance program going on. The problem is to find out where the exact point of the difficulty is going to appear.

In discussions with other people, the consultants who looked at the system in particular, we have been able to focus on some areas and recognize that we had perhaps better concentrate more on this or that or what have you. Everything we have been doing has been in an attempt to avoid shut-downs.

• 1020

On the Welland, we spent something like over \$55 million in the past three years on maintenance. Maintenance is a fairly heavy item of expenditure as far as the authority is concerned. I think about half of our operation and maintenance budget would be spent on maintenance alone.

Mr. Taylor: I understand the Jacques Cartier Bridge and Champlain Bridge are under a different authority.

Mr. W. O'Neil: They are a subsidiary company of the St. Lawrence Seaway Authority. All of the members on the board are either officers on the bridge or St. Lawrence Seaway Authority members or employees.

Mr. Taylor: Is there a financial relationship between your authority and the other one?

Mr. W. O'Neil: No, the finances of this corporation are completely separate from the St. Lawrence Seaway Authority.

[Translation]

tours pour inspecter les pièces. Cela permet parfois de déceler diverses faiblesses.

Nous avons aussi d'autres programmes d'entretien à l'égard de certaines autres composantes du pont. Au fil des ans, nous avons refait à neuf les systèmes électriques de tous nos ponts. Nous avons fait bien des choses. Nous procédons, bien entendu, à des inspections de la structure d'acier et de la structure de béton, afin de nous assurer qu'elles sont en bon état. Nous refaisons la peinture des ponts et nous avons toutes sortes de programmes du genre.

Je ne voudrais pas que l'on pense qu'il ne se fait aucun entretien. À la suite du problème survenu à Valleyfield il y a deux ans, nous avons décidé de changer toutes les pièces en question sur les ponts de la section du fleuve Saint-Laurent dont nous avons la responsabilité. Dans les rapports techniques qu'on nous a présentés, on suggérait que la durée de vie de certaines pièces pouvait varier. Pour assurer l'intégrité du système, nous avons cru bon de tout regrouper dans un seul programme et de remplacer tous ces imposants arbres de couche d'environ 20 pouces de diamètre.

M. Taylor: Oui. Croyez-vous que ce programme d'entretien coûte bien peu quand on considère qu'il peut permettre d'éviter que ne survienne une autre panne aussi importante que celle que l'on a connue?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, c'est évidemment ce que nous espérons. Nous avons toujours appliqué ce programme d'entretien. La difficulté consiste à déterminer avec exactitude où surviendra le prochain problème.

En discutant avec d'autres personnes, avec des experts-conseil qui ont examiné le système, entre autres, nous avons pu mettre le doigt sur certains problèmes et déterminer les parties ou les pièces que nous aurions peut-être davantage à surveiller de plus près. Tous nos efforts visent à éviter d'avoir à fermer la voie maritime.

Dans les trois dernières années, nous avons consacré quelque 55 millions de dollars à l'entretien du canal de Welland. L'entretien est un poste plutôt important dans les dépenses de l'Administration. Je pense qu'il compte à lui seul pour environ la moitié de notre budget de fonctionnement et d'entretien.

M. Taylor: Le pont Jacques-Cartier et le pont Champlain relèvent d'une autre administration, je crois?

M. W. O'Neil: Oui. Ils relèvent d'une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Tous les membres du conseil sont des agents du pont, des membres de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ou des employés.

M. Taylor: Du point de vue financier, y a-t-il un lien quelconque entre votre Administration et la société responsable des ponts?

M. W. O'Neil: Non. Les finances de cette société sont totalement distinctes de celles de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

[Texte]

Mr. Taylor: So they look after those bridges entirely.

Mr. W. O'Neil: Yes.

Mr. Taylor: You therefore would not have the picture of the financial recovery of these bridges. These are toll bridges, are they not?

Mr. W. O'Neil: I think I could perhaps answer some questions. I am member of the board. I do have some information. If I am lacking some, I can certainly get it for you.

The Champlain is a new bridge and was opened in 1962. The Jacques Cartier was built in 1930. When it was first put in service, or sometime in its history, tolls were on the Jacques Cartier Bridge. When the Champlain was opened, the tolls were taken off the Jacques Cartier and tolls were imposed on the Champlain. There is a certain amount of money collected by the corporation for the operation of both bridges. There has never been enough collected to cover the costs of operating and maintaining both bridges. We do get appropriations each year.

Mr. Taylor: Over the 30 years that there were tolls on Jacques Cartier, it never returned the capital plus the maintenance.

Mr. W. O'Neil: No. The tolls were only sufficiently high, as they are now, to cover the operation and maintenance.

Mr. Taylor: Is it this way on the Champlain now? Are you just covering the operation and maintenance?

Mr. W. O'Neil: Our expenses on the bridge are roughly \$10 million, excluding the depreciation and the non-cash items. We collect about \$6 million, and the balance comes from appropriations. So what we are really saying is that the cost of operating and maintaining the Champlain is really recovered from tolls and the Jacques Cartier is essentially from appropriations. It is not stated this way, but the practical effect is just about this.

Mr. Taylor: What is the toll on the Champlain now?

Mr. W. O'Neil: On the Champlain for a commuter it is 8¢, and for someone who puts cash in it is 25¢ for a crossing; trucks are on a varying scale depending on the number of axles and so on. It is a rather complicated formula for the balance. The bulk of the traffic falls within the 8¢ commuter rate on tokens or the 25¢ rate.

Mr. Taylor: I am rather surprised at this. We have never had tolls on bridges in the Province of Alberta. In British Columbia, there were tolls on one or two of their bridges. W.A.C. Bennett removed the tolls because it had returned the total cost of the bridge plus the maintenance for a number of years. Consequently, they removed the tolls, which is very

[Traduction]

M. Taylor: C'est donc elle qui assume l'entière responsabilité de ces ponts.

M. W. O'Neil: Oui.

M. Taylor: Vous ne pourriez donc pas nous dire ce que permettent de récupérer ces ponts. Ce sont des ponts à péage, n'est-ce pas?

M. W. O'Neil: Je pourrais peut-être répondre à certaines questions, car je fais partie du conseil d'administration. Je possède certains renseignements et je pourrai sans doute obtenir ceux que je n'ai pas et vous les transmettre.

Le pont Champlain est un nouveau pont que l'on a inauguré en 1962. La construction du pont Jacques-Cartier remonte à 1930. Au début, ou quelques années plus tard, le pont Jacques-Cartier était un pont à péage. Quand on a inauguré le pont Champlain, on a éliminé les péages pour traverser le pont Jacques-Cartier et on en a imposé pour traverser le pont Champlain. La société perçoit ainsi certains revenus en fonction de l'exploitation des deux ponts. Mais ces revenus n'ont jamais suffi pour payer le coût de l'exploitation et de l'entretien des deux ponts. Nous obtenons donc des crédits chaque année.

M. Taylor: Les péages que l'on a perçus pendant 30 ans sur le pont Jacques-Cartier n'ont jamais permis de récupérer le capital investi et de faire les frais de l'entretien.

M. W. O'Neil: Non. Les péages n'ont toujours suffi qu'à payer l'exploitation et l'entretien, comme c'est d'ailleurs toujours le cas aujourd'hui.

M. Taylor: C'est le cas pour le pont Champlain aujourd'hui? Vous ne percevez que ce qu'il faut pour assurer l'exploitation et l'entretien du pont?

M. W. O'Neil: Pour le pont Champlain, nos dépenses sont de l'ordre de 10 millions de dollars, en excluant la dépréciation et les éléments hors caisse. Nous percevons environ 6 millions de dollars, et le reste provient de crédits parlementaires. En réalité, cela revient donc à dire que les péages perçus sur le pont Champlain équivalent à peu près à ce qu'il en coûte pour son exploitation et son entretien et que les sommes nécessaires pour le pont Jacques-Cartier proviennent essentiellement de crédits parlementaires. Ce n'est pas ainsi que les choses sont présentées, mais dans la pratique, c'est à cela que ça revient.

M. Taylor: Quel est le péage à l'heure actuelle pour traverser le pont Champlain?

M. W. O'Neil: À l'heure actuelle, il est de huit cents pour celui qui fait la navette, et de 25 cents par traversée pour l'utilisateur occasionnel. Le péage imposé pour le passage des camions dépend du nombre d'essieux, et ainsi de suite. Pour le reste des péages demandés, la formule est plutôt compliquée. Les revenus proviennent en grande partie des péages à huit cents et des péages à 25 cents.

M. Taylor: Je suis plutôt étonné. Nous n'avons jamais imposé de péages pour traverser des ponts en Alberta. En Colombie-Britannique, c'était le cas pour un ou deux ponts. W.A.C. Bennett a éliminé les péages parce qu'ils avaient permis de récupérer le coût total de la construction du pont et le coût de son entretien pendant de nombreuses années. On a

[Text]

pleasant for all the people who use the bridge. Is there some reason to take a look at these tolls, if it is not . . . ? I always thought the use of tolls was to restore the capital costs of the structure. Apparently it is not doing so.

• 1025

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, it certainly is not doing that. The tolls were established in 1962 at their present rate; and I think that at 8¢ per crossing in today's costs, we can see this is not sufficient. Whether tolls stay on the bridge or are removed from the bridge is a matter of government policy. I am not in a position to answer.

We inherited these bridges in 1978 or 1979 and have been principally concerned about their structural condition. We had to do a lot of work on them. We are concerned about the number of traffic accidents on the bridges, because they are somewhat difficult. There are some curves on them. Funding is additional: a matter of policy.

Mr. Taylor: Has there been any consideration given to selling these two bridges to the Government of Quebec?

Mr. W. O'Neil: There has been some consideration.

Mr. Taylor: Is the Government of Quebec interested?

Mr. W. O'Neil: I do not have a positive answer. There is some cost associated with taking the bridges over, and that would have to be negotiated with the province. So far there have been no hard, serious negotiations.

The Chairman: When you kept using the collective pronoun "we", were you speaking for the St. Lawrence Seaway Authority or in your capacity as one of the directors of the Champlain Corporation and/or the Jacques Cartier Corporation? In other words, is that a charge against the seaway, even though the tolls and the administration are the other corporation's?

Mr. W. O'Neil: I was wearing two hats.

The Chairman: Yes.

Mr. W. O'Neil: But there is no charge against the seaway.

The Chairman: That is the point.

Mr. W. O'Neil: But the seaway does provide some engineering services for which it receives payment from the bridge company.

The Chairman: If it is a \$10 million operating cost, and the revenue was \$6 million, your cost recovery is just 60%. Is that a fair assessment?

Mr. W. O'Neil: Yes.

Mr. Fraleigh: What does it cost to collect the toll? At 8¢ a crossing in 1986 or 1987, how do you justify having a system to collect the toll?

[Translation]

donc éliminé les péages, ce qui est fort agréable pour tous ceux qui empruntent le pont. N'y aurait-il pas lieu d'examiner ces péages, si ce n'est pas . . . ? J'ai toujours cru que le but des péages était de récupérer les sommes investies. Selon toute apparence, ce n'est pas le cas pour le pont Champlain.

M. W. O'Neil: Non, en effet. Cela ne vaut sûrement pas pour le pont Champlain. On a établi le péage à 8 cents, en 1962, et quand on tient compte des coûts d'aujourd'hui, il est évident que ce n'est pas suffisant. C'est au gouvernement qu'il appartient de décider d'éliminer les péages ou non. Je ne peux donc me prononcer là-dessus.

Nous avons hérité de la responsabilité de ces ponts en 1978, ou 1979. Nous nous sommes surtout préoccupés de l'état de leur structure et avons procédé à de nombreux travaux. Le nombre d'accidents qui surviennent sur ces ponts nous inquiète quelque peu, parce que ce sont des ponts plutôt difficiles, des ponts où il y a quelques courbes. Le financement vient combler la différence. C'est une question de politique.

M. Taylor: A-t-on déjà pensé à la possibilité de vendre ces deux ponts au gouvernement du Québec?

M. W. O'Neil: Oui, on y a déjà pensé.

M. Taylor: Le gouvernement du Québec est-il intéressé?

M. W. O'Neil: Je ne saurais trop dire, car prendre en main la responsabilité des ponts comporte certains coûts, et ce sont des éléments qui devraient être négociés avec la province. Jusqu'à présent, on ne peut pas dire qu'il y ait eu de véritables négociations en ce sens.

Le président: Quand vous utilisiez constamment le pronom «nous», tout à l'heure, parliez-vous au nom de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ou en qualité de directeur de la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée? Autrement dit, bien que les péages et les frais d'administration soient l'affaire de l'autre société, sont-ils imputés à l'Administration de la voie maritime?

M. W. O'Neil: Je parlais au nom des deux sociétés.

Le président: Oui.

M. W. O'Neil: Mais ces éléments ne sont pas imputés à l'Administration de la voie maritime.

Le président: C'est ce que nous voulions savoir.

M. W. O'Neil: Mais l'Administration de la voie maritime fournit des services techniques à la société en charge des ponts moyennant rétribution.

Le président: Si les frais d'exploitation s'élèvent à 10 millions de dollars et que les recettes sont de 6 millions, vous ne recouvrez que 60 p. 100 des coûts. Mon évaluation est-elle juste?

M. W. O'Neil: Oui.

M. Fraleigh: Et combien la perception des péages coûte-t-elle? En 1986 ou 1987, à 8 cents par traversée, comment pouvez-vous justifier un système de perception de péages?

[Texte]

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, I do not attempt to justify the collection of tolls on the bridge. The bridge company collects the tolls because that is the way the bridge is to operate.

It costs \$1.8 million to \$2 million for the toll collection. We have 42 toll collectors. There is quite a mechanism in place to collect tolls.

Mr. Fraleigh: So the toll system puts a net back into the bridge maintenance of \$4 million.

Mr. W. O'Neil: That is correct.

Mr. Tobin: I join with others in welcoming Mr. O'Neil. I begin by telling him he has had a pretty good year in very difficult circumstances.

Mr. Reid: Call John Crosbie.

Mr. Tobin: No, they will not be from Crosbie's riding.

• 1030

Mr. Chairman, first of all I want to thank the authority for the excellent historical review of the St. Lawrence Seaway Authority which they prepared for committee members. It is a first-class document. I think it is also a review of a paper we had last June.

I have a couple of questions. The document indicates that the St. Lawrence Seaway debt had reached \$841 million by 1977. I wonder if you could update us on what that debt is today.

Mr. W. O'Neil: Well, Mr. Chairman, I am not positive that I can give a precise answer to that question. I can tell you the status of the moneys. The \$625 million of course has been removed and there is no requirement that we repay it. There was the matter of deferred interest of \$210 million, which makes up the balance or most of the balance, and when the refinancing was done it was intended that it would be forgiven.

There has been no requirement that we should pay any additional interest or that we should accrue any funds to pay additional interest. This matter is to be resolved by some of the central agencies, the Comptroller General and the Treasury Board, who are looking at this matter of how to treat a number of Crown corporations.

Mr. Tobin: So you are saying the question of debt is still in a state of sluggish negotiation.

Mr. W. O'Neil: It still has not been resolved, but it does not effect the financial picture or the operation of the organization.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I wonder if the information could be tabled or given to the committee as soon as a number could be arrived at that would reflect the 1986 debt position—perhaps at a later date, Mr. O'Neil.

[Traduction]

M. W. O'Neil: Monsieur le président, je n'essaie pas de justifier la perception des péages sur le pont. La société perçoit les péages parce que c'est ce qu'on lui a dit de faire.

Percevoir les péages coûte entre 1,8 million de dollars et 2 millions de dollars. Nous avons 42 préposés à la perception. Il y a tout un mécanisme pour percevoir les péages.

M. Fraleigh: Il reste donc 4 millions de dollars pour assurer l'entretien du pont.

M. W. O'Neil: C'est exact.

M. Tobin: Je souhaite moi aussi la bienvenue à M. O'Neil. Je lui dirai tout d'abord qu'il s'en est quand même pas mal tiré cette année, malgré les très graves difficultés qu'a rencontrées l'Administration.

M. Reid: Dites-le à John Crosbie.

M. Tobin: Non, ce ne sont pas des gens de la circonscription de M. Crosbie.

Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier l'Administration de l'excellent historique de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qu'elle a préparé à l'intention des membres de notre Comité. C'est véritablement un document de première qualité. Je crois qu'il s'agit en même temps d'une mise à jour d'un document qu'elle nous a présenté en juin dernier.

J'ai une couple de questions à poser. Dans l'historique, on indique qu'en 1977, la dette de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent avait atteint 841 millions de dollars. Pourriez-vous nous dire où elle en est aujourd'hui?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, je ne suis pas sûr de pouvoir répondre avec précision à cette question. Je peux cependant vous dire où en est la situation à cet égard. La dette de 625 millions de dollars a été convertie en avoirs, sans obligation de remboursement de notre part. Il y a ensuite la question des intérêts reportés, au montant de 210 millions de dollars, qui constituent le reste de la dette, ou une bonne partie. Au moment du refinancement, il était prévu que ces intérêts seraient remis.

Rien ne prévoit que nous ayons à payer d'autres intérêts ou que nous devions comptabiliser des intérêts additionnels. Cette question sera résolue par certains des organismes centraux, le contrôleur général et le Conseil du Trésor, entre autres, qui étudient à l'heure actuelle la façon de régler ce problème pour bon nombre de sociétés de la Couronne.

M. Tobin: Vous êtes en train de nous dire que la question de la dette en est encore à l'étape de la négociation laborieuse.

M. W. O'Neil: La décision n'a pas encore été prise, mais cela n'affecte en rien la situation financière ou le fonctionnement de l'Administration.

M. Tobin: Monsieur le président, quand on saura à combien s'élève la dette de l'Administration de la voie maritime en 1986, je me demande si M. O'Neil accepterait de nous transmettre cette information.

[Text]

Mr. W. O'Neil: Yes.

Mr. Tobin: Mr. O'Neil, you make note in the briefing paper you provided of the importance of relations with the United States, policies, regulations and so on, and you signal to the committee that difficulties in this area could be forthcoming as a result of new U.S. port charges policy. I wonder if you could expound on that for a moment.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, just before the Congress closed its session prior to the American election in early November, a major piece of legislation was passed dealing with the ports and waterways funding in the United States. What this did essentially was to create a special fund to supply moneys for various ports and waterways projects. The fund is to be fed by a 0.04% charge on goods going into most ports in the United States.

Contained in the bill was a provision that the moneys collected by the United States Development Corporation tolls on the St. Lawrence would be put into that fund and the ships would be rebated the amount of tolls they paid.

Mr. Tobin: It would be a direct rebate to the ships?

Mr. W. O'Neil: A direct rebate to the ships. So the development corporation, as we understand it—and the details are not completely clear, even today—would be funded out of this special fund, and in fact the moneys collected by us for the Americans will be rebated in some fashion to the ships.

Mr. Tobin: First of all, I guess it is a charge that has not been jointly agreed to, number one; it is a unilateral measure. Number two, from the way you are describing it, it sets up a scenario whereby, if I am not mistaken, the charges will be collected and rebated directly to the ships, the carriers themselves.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, this is a point we are not clear on. The mechanics of how the Americans will do this are not known. I spoke with their administrator quite recently and they are not sure as to how they are going to do this.

Mr. Tobin: Okay. What is the downside you see on that? What problems does it create?

Mr. W. O'Neil: First of all, it is a unilateral action on the part of the United States, which is different from anything we have done previously.

Mr. Tobin: That is right.

Mr. W. O'Neil: Attached to the bill is also some form of requirement that they are to negotiate with Canada for the complete removal of tolls within the next two years. That puts the matter of tolls in a . . . The American attitude with respect to the funding of the seaway is somewhat up in the air.

[Translation]

M. W. O'Neil: Oui.

M. Tobin: Monsieur O'Neil, dans le document que vous nous avez remis, vous mentionnez l'importance des relations avec les États-Unis en fonction des politiques, des règlements, et ainsi de suite, et vous signalez que la nouvelle politique américaine à l'égard des droits de mouillage peut entraîner des difficultés sous ce rapport. Pourriez-vous nous en dire un peu plus long là-dessus?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, à la toute fin de la session qui a précédé les élections américaines, au début de novembre, le Congrès a adopté une importante loi ayant trait au financement des ports et des voies de navigation aux États-Unis. Par cette loi, essentiellement, on créait un fonds spécial pour financer divers projets ayant trait aux ports et aux voies maritimes. Le fonds sera alimenté par un droit de 0,04 p. 100 que l'on prélèvera sur les marchandises qui entreront dans la plupart des ports américains.

Dans le projet de loi, on prévoyait que les péages perçus par la Société de développement des États-Unis sur le Saint-Laurent seraient versés à ce fonds et que les transporteurs obtiendraient une remise équivalant aux péages déboursés.

M. Tobin: Ce serait une remise qui serait versée directement aux transporteurs?

M. W. O'Neil: Précisément, oui. Selon ce que nous avons pu comprendre—car les modalités d'application ne sont pas tout à fait claires, même à ce jour—la société de développement serait donc financée à même ce fonds spécial, et les transporteurs obtiendraient une remise pour l'argent que nous percevons au nom des Américains.

M. Tobin: Premièrement, je suppose que c'est un droit qui a été imposé de façon unilatérale, qu'il s'agit bel et bien d'une mesure unilatérale. Deuxièmement, de la façon dont vous décrivez le processus, si je comprends bien, ce sont des droits qui vont être perçus et remis ensuite directement aux transporteurs.

M. W. O'Neil: Monsieur le président, c'est un aspect que nous ne comprenons pas encore très bien. Nous ne savons pas encore comment les Américains vont procéder. J'ai justement discuté avec leur administrateur tout récemment, et lui non plus ne sait pas trop comment cela s'articulera.

M. Tobin: Très bien. Et quels désavantages y voyez-vous? Quels problèmes ce nouveau mode de fonctionnement entraîne-t-il?

M. W. O'Neil: Tout d'abord, il s'agit d'une action unilatérale de la part des États-Unis, ce qui constitue un précédent dans nos relations.

M. Tobin: C'est juste.

M. W. O'Neil: Dans le projet de loi, il est aussi prévu de négocier avec le Canada en vue de l'élimination complète des péages dans les deux prochaines années. Cela remet en question l'utilisation des péages . . . Les Américains ne savent pas trop encore quelle formule adopter pour le financement de la voie maritime.

[Texte]

• 1035

I understand from my American counterpart that they will be continuing business as usual. What we are seeing is a system of funding the United States Development Corporation differently from what it has been in the past. However, the method of toll collection and what we do with the monies we collect on tolls, because we do collect all of the—

Mr. Tobin: I guess the concern has to be that monies that are collected on tolls are targeted at sustaining the seaway. At least, they have been up until now. What I hear you saying first is that there has been a unilateral measure, unprecedented in the history of the joint management of the seaway. Number two, there is no guarantee with this kind of system in place—in fact it is clear that the opposite is true—that dollars collected will be targeted and focused on seaway maintenance and rehabilitation. Is that what we are talking about?

Mr. W. O'Neil: That is a concern, yes.

Mr. Tobin: In your judgment, is there anything to prevent . . . ? When you say this is a way of funding the U.S. Development Corporation . . . you say that in one breath, but in the next breath you go on to say the funds are rebated directly to the ships. What is the philosophy behind that, essentially a way of removing tolls? I am still not clear on what is happening here.

Mr. W. O'Neil: I cannot possibly describe the philosophy behind it, because it is something that has been done by the American Congress. However, the practical effect is that the monies that are collected through tolls will be sent to the United States Development Corporation, and they will, in some form or other, return this money to . . . I am not sure whether it is the ship, the shipper, or who.

Mr. Tobin: I am glad you brought this to the committee's attention. This represents a major parting of the ways between the Government of Canada and the U.S. . . . certainly our St. Lawrence Seaway Authority and the government of the day, and the U.S. administration and its U.S. lawmakers through this omnibus bill, which contains many clauses, because what we are seeing is a determination now, south of the border, to move toward the elimination of tolls at a time when we have made up our minds north of the border that the seaway ought to be self-sufficient. The \$175 million which was just provided for the Welland Canal was provided on the basis that it would come out of general revenues, would undertake a much overdue refit on a more than 50-year-old facility, and allow you to set a rate structure—

The Chairman: Stop. I do not know if you . . . The \$175 million is not—

Mr. Tobin: No, I know that, but what I am saying to you is that in Canada the taxpayers are paying for a \$175 million refit of the facility. It is not being carried by the authority. The authority is being asked to set a toll . . . Parliament must

[Traduction]

Selon ce que j'ai retenu de la conversation que j'ai eue avec mon homologue américain, ce nouveau mode de financement n'affecte en rien le fonctionnement habituel. Ce qui change, en fait, c'est le mode de financement de la Société de développement des États-Unis. Toutefois, la façon de percevoir les péages et l'utilisation de l'argent que nous percevons, parce que c'est nous qui percevons tous les . . .

M. Tobin: L'inquiétude tient plutôt à ce que l'argent perçu soit destiné à l'exploitation de la voie maritime. C'est en tout cas ce à quoi il a servi jusqu'à maintenant. Premièrement, vous nous dites que les États-Unis ont agi de façon unilatérale et que cela constitue un précédent dans l'histoire de la gestion commune de la voie maritime. Deuxièmement, avec un tel système, rien ne permet d'affirmer que l'argent perçu sera exclusivement destiné à l'entretien et à la remise en état de la voie maritime—en fait, le contraire me paraît même évident. Ai-je bien compris la situation?

M. W. O'Neil: C'est une inquiétude que nous avons, oui.

M. Tobin: Selon vous, y a-t-il moyen d'empêcher . . . ? Quand vous dites qu'il s'agit en fait d'une façon de financer la Société de développement des États-Unis, vous enchaînez tout de suite en disant que les droits sont remis directement aux transporteurs. Qu'est-ce qui motive une telle mesure? S'agit-il essentiellement d'une façon d'éliminer les péages? Je ne comprends pas très bien.

M. W. O'Neil: Je ne saurais dire ce qui motive une telle mesure, parce que c'est une décision qui émane du Congrès des États-Unis. Toutefois, dans la pratique, nous savons que les péages perçus seront envoyés à la Société de développement des États-Unis, qui les remboursera, selon une formule quelconque, aux navires, aux transporteurs, ou à je ne sais trop qui.

M. Tobin: Je suis heureux que vous ayez attiré l'attention du Comité sur cette question. Ce projet de loi embrassant diverses mesures, qui renferme de nombreuses clauses, constitue une divergence importante entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis . . . en tout cas entre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et le gouvernement actuel, et l'Administration des États-Unis et ses législateurs, car il nous permet de constater la volonté des Américains de se diriger progressivement vers l'élimination des péages, au moment précis où nous avons décidé de notre côté que la voie maritime devait devenir autosuffisante. C'est en pensant que les crédits proviendraient des recettes générales, qu'ils serviraient à entreprendre la réfection d'une installation de plus de 50 ans, dont le besoin se fait sentir depuis longtemps, et qu'ils vous permettraient d'établir une tarification, que l'on a consenti les 175 millions de dollars nécessaires à la réfection du canal de Welland.

Le président: Attention! Je ne sais pas si vous . . . Les 175 millions de dollars ne sont pas destinés . . .

M. Tobin: Non, je le sais très bien, mais je vous dis que c'est de la poche des contribuables canadiens que sortent les 175 millions de dollars nécessaires à la réfection des installations. Ce n'est pas l'Administration qui paie. On lui a demandé

[Text]

set a toll structure to be self-sufficient. While we are moving in that direction in Canada—have since 1978, I think 1977—south of the border we now have a bill which requires that within a period of two years, they move toward a system where tolls are to be eliminated. I think it is a matter that has to be resolved on both sides of the border, or we are going to have an impossible management regime in place. Is that a fair comment, Mr. O'Neil?

Mr. W. O'Neil: It may be stronger than I would put it, but the situation is that we do have an international agreement with the United States—

Mr. Tobin: It has been abrogated.

Mr. W. O'Neil: No, because we are still collecting tolls. We are still collecting tolls. As a matter of fact, I am meeting with the administrator on December 15 for toll negotiations for 1987. In that respect, it is still business as usual.

Mr. Tobin: It sounds to me like a marriage that is headed for divorce. Many people sleep together for many years, long past the time when the love fire goes out of their relationship. Anyway, next question.

The Chairman: This sounds like Valentine's Day here.

Mr. Tobin: It has been a long weekend, Mr. Chairman.

The Chairman: Basically, what Mr. Tobin is saying, without the pejoratives or adjectives . . . In effect, if the thrust under the American legislation is continued with the timetable, is the way he paints it rather accurate? If that continues below the border, the practice will be no tolls, and we are still under a mandate to make sure we collect tolls to pay for the operation of the seaway.

• 1040

Mr. W. O'Neil: Well, Mr. Chairman, there is a vast difference in the amount of money that is collected by the Americans and the Canadians. They are small partners in this whole operation. They have two locks and we have the whole of the Welland and the balance of it.

The Chairman: I know.

Mr. W. O'Neil: I would also—

The Chairman: That was one of the unfortunate mistakes, in my humble opinion—that they were even asked to come in.

Mr. Tobin: But Canadian carriers are not going to be happy paying tolls and not getting rebates while carriers on the American end are getting rebates. Let us face it, the guys in Montreal and the people elsewhere in this country are going to be damn unhappy after a while that on the American end of the system you pay a toll and you get a direct rebate, and on the Canadian end of the system you do not.

It is creating for you, I submit, Mr. O'Neil, and for all of us in Canada, a very difficult situation downstream as we move

[Translation]

d'établir . . . Le Parlement doit établir une tarification qui lui permettra d'accéder à l'autosuffisance. Tandis que nous nous dirigeons dans cette voie au Canada—ce que nous faisons d'ailleurs depuis 1978, ou 1977, je crois—nos partenaires ont maintenant un projet de loi qui veut que l'on ait éliminé les péages d'ici à deux ans. Je pense que c'est une question sur laquelle les deux partenaires devront s'entendre, ou nous risquons de nous retrouver dans une situation impossible. Qu'en pensez-vous, monsieur O'Neil?

M. W. O'Neil: Vous allez peut-être plus loin que je n'oserais le faire, mais nous avons signé un accord international avec les États-Unis . . .

M. Tobin: Mais il a été abrogé.

M. W. O'Neil: Non, parce que nous percevons toujours des péages. Au fait, je dois justement rencontrer l'administrateur le 15 décembre afin de discuter des péages pour 1987. Sous ce rapport, rien n'a changé.

M. Tobin: Cela me donne l'impression d'un mariage qui s'en va à la dérive. De nombreux couples continuent à partager le même lit pendant bien des années après que la flamme est éteinte. En tout cas! Au suivant!

Le président: On se croirait à la Saint-Valentin ici, aujourd'hui.

M. Tobin: La fin de semaine a été longue, monsieur le président.

Le président: Fondamentalement, si notre partenaire américain applique la loi dans les délais prévus, M. Tobin a-t-il raison? Si c'est le cas, il n'y aura plus de péages d'ici à deux ans, mais notre mandat exige toujours que nous en percevions en fonction de l'exploitation de la voie maritime.

M. W. O'Neil: Monsieur le président, il y a une différence énorme entre l'argent que perçoivent les Américains et celui que perçoivent les Canadiens. La part des Américains est très limitée dans l'ensemble du système. Il ne possèdent que deux écluses tandis que tout le canal de Welland nous appartient ainsi que le reste du système.

Le président: Je sais.

M. W. O'Neil: Je voudrais aussi ajouter . . .

Le président: À mon humble avis, je dirais que nous n'aurions même jamais dû leur demander de se joindre à nous dans cette entreprise et que ce fut une erreur malheureuse.

M. Tobin: Mais cela ne fera sûrement pas l'affaire des transporteurs canadiens de déboursier les péages et de ne pas obtenir de remises tandis que les transporteurs américains, eux, en obtiennent. Il ne faut pas se faire d'illusions. Cela va sûrement provoquer bien des frustrations chez les transporteurs de Montréal et les autres transporteurs canadiens.

Si les Américains persistent à vouloir appliquer cette formule et éliminer les péages d'ici deux ans, nous allons tous

[Texte]

toward this two-year phase-out period, if it is ever implemented. That is the point the chairman is trying to make.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, I do not see that we are compelled to follow the Americans' line of financing their operation. They have elected to apply this form of a toll through their ports, and it just so happens that if a Canadian ship goes through the American locks and goes to a Canadian port, in my understanding, he will get the rebate on the tolls, but he will not be paying anything. So the Americans receive no income from that Canadian ship—the ship gets a toll back. Certainly there is bound to be some pressure brought to bear on some people's part for Canada to follow some sort of getting rid of tolls. We have had that since the seaway was formed; that is nothing new.

Mr. Tobin: I have one other issue.

Mr. Fraleigh: Mr. Chairman, there is no competitive advantage—whether the ship is Iranian or Canadian, the rebate will be the same from the American system.

Mr. W. O'Neil: This is our understanding, please. The way it has been explained to us is that every ship that goes through the American locks at Eisenhower and Snell will get a rebate on the amount of money it pays. If the ship goes to an American port, it will pay this tax on 0.04% of the value of the cargo; if it goes to a Canadian port, it does not pay anything.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, one last question. I have one other new subject, if I have time. The last question is very simple for me. This may be totally off base, but it seems to me that where it is feasible, and only where it is feasible, there may be some desire on the part of shippers to make the final point of destination in the system, where the difference is in that grade, an American point of destination, because it is free. Is that a—

Mr. W. O'Neil: No, Mr. Chairman. It is the opposite, Mr. Chairman.

Mr. Tobin: Thank you. One other new subject I wanted to raise if I can is the whole question of Great Lakes water levels.

The Chairman: We have usually been pretty diligent and very thorough; we usually go to 1 p.m. I really sort of sense that we can move this thing along and hopefully get out of here, as members would like to get out shortly after the bells ring.

Mr. Tobin: Okay, Mr. Chairman. It is the question of the Great Lakes water levels, which I think is an important one. We are going to see, I suspect, in the coming weeks and months, a great deal of publicity and public debate and discussion about the Great Lakes water levels in Lake Erie and Lake Ontario. Residents of Lake Erie are already asking that the flow levels through the Welland Canal be increased, and the IJC, the International Joint Commission, is concerned about higher levels in Lake Ontario and pressure being put on the authority to increase flow levels, and so on. There will be

[Traduction]

nous retrouver dans une situation très difficile. C'est ce que le président essaie de faire valoir.

M. W. O'Neil: Monsieur le président, il n'y a rien qui nous force à suivre la ligne de conduite qu'ont adoptée les Américains pour le financement de leurs activités. Ils ont décidé d'appliquer cette formule dans leurs ports et je crois que le navire canadien qui empruntera les écluses américaines pour se rendre ensuite dans un port canadien recevra une remise en fonction des péages déboursés et qu'il n'y perdra rien. Les Américains ne feront donc pas d'argent avec le navire canadien puisque le transporteur obtiendra une remise. Bien sûr, certains exerceront encore des pressions pour que le Canada emboîte le pas vers l'élimination des péages. Mais ces pressions ne datent pas d'hier; Il y en a toujours eues, depuis la création de l'Administration de la voie maritime. Il n'y a donc rien de nouveau là-dedans.

M. Tobin: Il y a une autre question que je voudrais aborder.

M. Fraleigh: Monsieur le président, le système américain ne désavantagera personne, car la remise sera la même, qu'il s'agisse d'un navire iranien ou d'un navire canadien.

M. W. O'Neil: C'est ce que nous avons compris, oui. Selon les explications qu'on nous a fournies, chaque navire qui empruntera les écluses américaines, à Eisenhower et Snell, obtiendra une remise sur l'argent qu'il aura déboursé. Si le navire se rend dans un port américain, il paiera cette taxe sur 0,04 p. 100 de la valeur des marchandises; s'il se rend dans un port canadien, il n'aura rien à payer.

M. Tobin: Monsieur le président, une dernière question. Il y a ensuite un autre sujet que je voudrais aborder si j'en ai le temps. Ma dernière question est fort simple. Je me trompe peut-être, mais j'ai l'impression que les transporteurs voudront sans doute, quand la chose sera possible, et seulement quand ce sera possible, faire en sorte que la destination finale de leurs navires soit un port américain parce qu'il n'y a pas de droits à payer. Qu'en pensez-vous?

M. W. O'Neil: Non, monsieur le président, c'est justement le contraire.

M. Tobin: Merci. L'autre sujet que je voulais aborder, si je peux, est la question du niveau des eaux dans les Grands Lacs.

Le président: Nous avons généralement toujours pu procéder assez rapidement sans pour autant négliger quoi que ce soit; nous siégeons habituellement jusqu'à 13 heures. J'ai l'impression que nous pourrions en discuter et parvenir quand même, espérons-le, à lever la séance peu après le son de la cloche.

M. Tobin: Très bien, monsieur le président. Il s'agit de la question des niveaux d'eau dans les Grands Lacs, que je considère importante. Il faut s'attendre, je crois, dans les semaines et les mois qui viennent, à ce que les niveaux de l'eau des lacs Érié et Ontario fassent couler beaucoup d'encre et suscitent bien des discussions et bien des débats publics. Les résidents du lac Érié demandent déjà que l'on augmente le débit dans le canal de Welland, la Commission mixte internationale s'inquiète à propos de l'élévation du niveau de l'eau dans le lac Ontario et on exerce des pressions sur l'Administra-

[Text]

those who will argue that the authority has within its hands the ability to destroy or protect property. That is the kind of debate we are going to see.

I think it is important to get Mr. O'Neil on the record from the seaway authority's point of view. I think there is a real clash here between residents, IJC, and the seaway authority. And the seaway authority's point of view... What, if anything, is the seaway able to do to assist with this concern, to deal with this concern about water levels in the Great Lakes?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, we have two separate areas we are concerned with. One is Lake Erie and the flows down the Niagara River and the flows through the Welland Canal; the other is the flows out of Lake Ontario down the St. Lawrence River. With respect to the Niagara Peninsula, the bulk of the water goes down the Niagara River, either over the falls or through the power houses.

• 1045

The Welland Canal takes a certain volume of water to operate, and we also supply water to an Ontario Hydro powerhouse located on the canal for many years. The only water we can actually drain through the Welland is what we can use ourselves or what the hydro can take. They are taking the maximum quantity they can take at the present time through the DeCew falls' power plant. We are taking the maximum we can take for the operation of the canal. This winter we will be restoring our pen stock, which was taken out of service at the time of lock 7. Come April 1 we will probably be able to take another 600 to 625 cubic feet per second of water. That is the maximum we can handle.

Mr. Angus: A drop in the bucket.

Mr. W. O'Neil: But that is the exact amount. There is nothing we can do. I have read some suggestions from people that we should open the Welland wide and let it flow and so on. Those are—

Mr. Tobin: Shut down the shipping season a bit earlier.

Mr. W. O'Neil: —impossible suggestions for the Welland. When we come down to the flow through the St. Lawrence River and Lake Ontario, at the time of the design of the seaway a criteria was developed to establish that under certain conditions certain volumes of water would be taken through the St. Lawrence River. Because of the high water levels and the projected high water levels, these flows have been increased by the IJC. We have had meetings with them and pointed out that their desire to increase the flow is one we can support provided it does not interfere with navigation, but the worst thing that could happen would be to increase the flow to a point where ships get into difficulties.

Mr. Tobin: Turbulence and so on.

Mr. W. O'Neil: In fact you find them crosswise in the river and we have to shut the flow down. That would be the worst

[Translation]

tion pour qu'elle augmente le débit, et ainsi de suite. Certains prétendront que l'Administration a le pouvoir de détruire ou de protéger la propriété. C'est le genre de débat qui se prépare.

Je pense qu'il est important que M. O'Neil nous donne le point de vue de l'Administration de la voie maritime sur cette question. Je crois qu'il y a un véritable conflit entre les résidents, la CMI et l'Administration de la voie maritime. L'Administration peut-elle aider à régler ce problème, et dans l'affirmative, que peut-elle faire?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, il y a deux problèmes distincts qui nous inquiètent. Le premier a trait au lac Érié et au déversement de l'eau dans le Niagara et le canal de Welland, et l'autre, au déversement de l'eau du lac Ontario dans le Saint-Laurent. Dans la péninsule du Niagara, l'eau emprunte en grande partie le Niagara et passe par les chutes ou les centrales hydro-électriques.

Le canal de Welland a besoin d'une certaine quantité d'eau pour fonctionner et nous alimentons aussi en eau une centrale d'Hydro-Ontario installée sur le canal depuis de nombreuses années. La quantité d'eau que nous pouvons laisser passer par le canal de Welland se limite à ce dont nous avons besoin pour faire fonctionner les écluses ou à ce que la centrale peut accepter. À l'heure actuelle, la centrale de DeCew prend tout ce qu'elle peut, et c'est aussi le cas pour les écluses. Cet hiver, nous allons remettre en état notre canal d'amenée que nous avons mis hors service après l'effondrement d'une partie du mur de l'écluse 7. À partir du 1^{er} avril, nous pourrions probablement laisser passer de 600 à 625 pieds cubes d'eau de plus à la seconde. C'est le mieux que nous pouvons faire.

M. Angus: Ce n'est pas vraiment pas grand-chose.

M. W. O'Neil: Mais c'est la quantité exacte. Nous ne pouvons pas faire plus. J'ai lu quelque part que certaines personnes ont dit que nous devrions ouvrir toutes grandes les vannes du canal de Welland et laisser passer l'eau à plein régime. Ce sont des...

M. Tobin: Il faudrait écourter quelque peu la saison de la navigation.

M. W. O'Neil: ... suggestions qui ne peuvent s'appliquer dans le cas du canal de Welland. Au sujet du débit dans le Saint-Laurent et le lac Ontario, on avait établi, au moment de la conception de la voie maritime, que dans des circonstances particulières, certaines quantités d'eau seraient déversées dans le Saint-Laurent. Compte tenu du haut niveau actuel de l'eau et des niveaux élevés que l'on prévoit, la CMI a augmenté ces débits. Nous avons rencontré les gens de la CMI et leur avons dit que nous pouvions les appuyer dans leur volonté d'augmenter le débit pourvu que cela ne nuise en rien à la navigation. Mais le pire qui pourrait arriver serait d'augmenter le débit au point de mettre en danger les navires.

M. Tobin: Oui, par les turbulences que cela peut créer, et le reste.

M. W. O'Neil: En fait, un débit trop élevé pousse les navires à se mettre en travers et il faut alors tout arrêter. Ce serait le

[Texte]

thing that could happen. We have pointed these matters out to the IJC. We have agreed—and have been working on this basis for several weeks now—that if for any reason the navigation should be shut down either because of high winds or because of fog or conditions of that nature, they can have the river and they can flow as much water as possible. We are talking about flows in the range of 340 cubic feet per second.

They have been running 340 cubic feet per second for some time now. Recently we are having some difficulty because of draft problems due to east winds. As you tip the lake up, you get more water and run into draft problems. We have asked them to cut the flows back so that we can get the draft back and continue to operate safely.

We are aware of this problem. It is quite a serious one, and we are doing everything we possibly can to assist in drawing Lake Ontario down. But as I have told the joint chairmen of the IJC, we cannot wish the water down. We have to take some practical approach to it.

Mr. Tobin: Can the committee then assume that there has been an understanding of what is possible and what is not possible and so on reached between yourself and the chairman of the IJC?

Mr. W. O'Neil: Yes, I would say that. There is a desire on their part to close the navigation as soon as possible, but we have conflicting interests here. We have grain shipments that we want to get out of the west and to an export position. So there is a balance that has to be effected here, and all this is going to depend on what kind of a closing period we have, how cold it is and that sort of thing.

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me just pick up where Mr. Tobin left off on a couple of things. I would also assume that during the winter months when you are into your annual repair or maintenance and this new program where you de-water, that this again limits your ability to respond to the IJC. Is that correct?

Mr. W. O'Neil: That is correct. We will be able to pass a certain amount of water, but the normal operating water used for filling and emptying the locks just will not be passed; but there will be a certain amount, because we always have some industries that take water out of the canal, Port Welland dry docks and so on that we will supply a certain amount of water to.

Mr. Angus: One other comment following up on Mr. Tobin's discussions: I find it very interesting that we now have the Americans pushing to eliminate tolls, when it is my understanding from a speech your predecessor gave to the review of the seaway by the Manitoba Transport Institute last spring, where he said that the tolls were set up in the first place to appease American lobbyists who were worried about diversion of traffic from the eastern seaboard into central Canada and central United States... I find it very ironical that they have reversed themselves once again.

[Traduction]

pire qui pourrait arriver. Nous en avons d'ailleurs parlé aux représentants de la CMI. Nous avons convenu—et cette entente est en vigueur depuis déjà plusieurs semaines—que lorsque le vent, la brume ou quelque autre condition de cette nature nous obligerait à interrompre la navigation, ils pourraient augmenter le débit à leur guise et faire passer autant d'eau que possible. Nous parlons ici de débits de l'ordre de 340 pieds cubes à la seconde.

Le débit est d'ailleurs justement de 340 pieds cubes à la seconde depuis un bon bout de temps maintenant, car dernièrement, nous éprouvons certaines difficultés à cause de problèmes de tirant d'eau provoqués par des vents de l'est. Quand le niveau du lac monte, la quantité d'eau augmente et cela provoque des problèmes. Nous avons demandé de ralentir le débit afin de pouvoir rétablir la situation et poursuivre nos activités en toute sécurité.

Nous sommes conscients du problème. Nous savons qu'il est grave et nous faisons tout notre possible pour aider à abaisser le niveau du lac Ontario. Mais comme je l'ai dit aux coprésidents de la CMI, il ne suffit pas de souhaiter que le niveau de l'eau baisse. Il faut envisager la chose de façon pratique.

M. Tobin: Pouvons-nous supposer que vous avez convenu, vous et le président de la CMI, de ce qu'il était possible et impossible de faire?

M. W. O'Neil: Je dirais que oui. La CMI voudrait mettre un terme à la saison de la navigation le plus tôt possible, mais d'autres intérêts sont en jeu. Il y a des cargaisons de céréales que nous voulons sortir de l'ouest et acheminer vers l'exportation. Il y a donc un certain équilibre à faire et tout est fonction de la fermeture de la saison de navigation, de la température, et le reste.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de poursuivre sur un ou deux aspects qu'a abordés M. Tobin. Je suppose aussi que pendant l'hiver, quand vous entreprenez la réparation ou l'entretien annuel de vos installations et que vous devez abaisser le niveau de l'eau, vous ne pouvez pas répondre à la demande de la CMI. Est-ce que j'ai raison?

M. W. O'Neil: Oui, c'est juste. Nous n'allons pas fermer complètement l'amenée d'eau, mais ce ne sera pas le débit dont nous avons normalement besoin pour remplir et vider les écluses; mais nous laisserons quand même passer une certaine quantité d'eau parce qu'il y a certaines industries qui s'alimentent à même le canal, les cales sèches de Welland, entre autres, auxquelles nous fournissons une certaine quantité d'eau.

M. Angus: J'aurais encore une autre remarque qui se rattache aux observations qu'a faites M. Tobin tout à l'heure. Il est très intéressant de voir maintenant les Américains insister pour qu'on élimine les péages alors que c'est justement pour apaiser les craintes des lobbyistes américains qui s'inquiétaient du déplacement du trafic de la côte Est vers le centre du Canada et des États-Unis qu'on les avait imposés à l'origine. C'est ce que j'ai dégagé de l'allocation qu'a prononcée votre prédécesseur à l'occasion de l'examen de la voie maritime par le *Manitoba Transport Institute* le printemps

[Text]

Let me deal first with the whole question of seaway tolls. As you know and my colleagues know, Mr. O'Neil, my preference is that there be no tolls on the Canadian side. Let me be very clear about that.

The Chairman: I do not think you can blame the Americans for the interest in tolls on the seaway, Mr. Angus. In terms of Canadian history . . .

Mr. Angus: Perhaps I have a selective reading of history; I am not sure. However, having said that I would prefer not to have any tolls—and I am not going to get into the reasons for this as the members have heard them time and time again—let me offer you an alternative. I would ask that you take the alternative back and examine it as a possible answer to your examination of incentive tolls, perhaps ones that would be fairer for all concerned.

We always talk in this committee about letting the marketplace establish the rules of the game. What if tolls were market-driven? When I say "tolls", I am talking about any kind of charge that comes within your jurisdiction as it relates to the movement of vessels and commodities.

Let us peg 1979, which I think was the highest usage year, as an index of 100. In that year 100% of the cost of maintaining and operating the seaway was charged back to its users. Then in a fall like this—and let us assume that the figures you gave me applied the whole year, where you are at 56% of capacity—in 1986, in a market-driven year when traffic is down, let us assume that you only charge back 56% of the cost. Now clearly the remainder would have to come from the federal treasury.

In a market-driven system, though, where the volume itself affects the amount charged . . . as you said the last time you were here, in declining traffic you up the rates. What kind of signal does that send to the users? You are in effect punishing the successful ones by charging them more so you may look after those who have disappeared from the scene.

If this was there, there would be an incentive. If the rates are lower, there is obviously an incentive for people to get back into business; they can perhaps be a little bit more competitive; perhaps it allows the marginal operators to stick around an extra year until times get better.

The reverse of this is, in good times—and what we heard from the industry throughout our hearings on Bill C-75 was that they were not philosophically opposed to it; it was more a

[Translation]

dernier. Je trouve très ironique de constater qu'ils ont encore une fois changé d'idée.

• 1050

Parlons tout d'abord des péages que l'on perçoit sur la voie maritime. Comme vous le savez déjà, monsieur O'Neil, et comme mes collègues le savent aussi, je préférerais qu'il n'y ait pas de péages du côté canadien. Je veux être très clair là-dessus.

Le président: Je ne crois pas que l'on puisse reprocher aux Américains l'intérêt qu'ils manifestent à l'égard des péages sur la voie maritime, monsieur Angus. De notre côté, nous avons . . .

M. Angus: J'interprète peut-être l'histoire d'une manière sélective; je ne sais trop. Toutefois, cela dit, je préférerais qu'il n'y ait pas de péages—et je n'ai pas l'intention d'expliquer les raisons qui motivent cette préférence car je l'ai déjà fait à maintes et maintes reprises—et laissez-moi vous proposer autre chose. Je vous demanderais de considérer cette suggestion comme une solution possible dans le cadre de vos réflexions en fonction de péages incitatifs, de péages qui pourraient peut-être se révéler plus justes pour tous les intéressés.

Au sein de notre Comité, nous parlons toujours de laisser le marché décider des règles du jeu. Que diriez-vous de l'idée que les péages soient régis par le marché? Par «péages», j'entends toutes espèces de droits liés au mouvement des navires et des marchandises, qui relèvent de votre compétence.

Prenons l'année où le trafic a été le plus élevé, 1979, et accordons-lui un indice de 100. Cette année-là, 100 p. 100 des frais d'entretien et d'exploitation de la voie maritime ont été imputés à ses utilisateurs. Dans une période creuse, comme celle que nous connaissons cette année—en supposant que les chiffres que vous m'avez donnés valent pour toute l'année et que vous ne fonctionniez qu'à 56 p. 100 de votre capacité—en 1986, dans une année pendant laquelle les péages sont régis par le marché et le trafic est à la baisse, supposons que vous ne perceviez que 56 p. 100 du coût. Il est évident que le solde devrait être assumé par le Trésor public.

Dans un système géré par le marché, cependant, où la quantité influe sur la somme demandée . . . comme vous l'avez dit la dernière fois que vous êtes venus nous rencontrer, quand le trafic est à la baisse, on augmente les taux. Qu'est-ce que cela veut dire pour l'utilisateur? En fait, que vous punissez ceux qui se tirent bien d'affaire en leur demandant davantage afin de pouvoir reconquérir ceux qui sont disparus de la scène.

Si c'était le cas, il y aurait un encouragement. Quand les taux sont plus bas, il est évident que cela ne peut qu'inciter les gens à reprendre leurs activités; ils pourront peut-être être un peu plus concurrentiels; les exploitants en difficulté pourront peut-être survivre une autre année en attendant des jours meilleurs.

Dans le cas contraire, quand la situation est bonne—et d'ailleurs, lors des audiences que nous avons tenues sur le Projet de loi C-75, les représentants de l'industrie nous ont dit qu'ils n'avaient pas d'objection en principe; c'était davantage le

[Texte]

matter of the timing. They could not handle any additional costs.

If the legislation were changed—and I recognize clearly that it is out of your hands, that you have to get a specific direction from the government of the day to provide some kind of a formula to allow the percentage of cost recovery to fluctuate based on the usage. Clearly in the good times it might be 110%. There might a way of helping to take some extra that you could put in your rainy day fund for ongoing major repair work, and things of this nature. However, I wondered if you could give me a quick reaction to this kind of suggestion and if you would take it upon yourself to put your economists to work to examine this in terms of how it would actually work within the system.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, we certainly would be prepared to look at any of the alternatives. One of these is to pick one year and establish it as a base or reference of some sort, and then work everything from it. However, as long as the authority under the mandate is to be financially self-sufficient and generate funds out of tolls, then the possibility of saying we would collect a certain percentage of our requirements through tolls and then go to the government for the balance really does not exist. In any discussions I have had, recently and otherwise, there has been no indication that it was a change proposed on the part of the government in this respect.

As far as this organization is concerned, tolls are here. We are not collecting sufficient tolls to cover our total cost; we ran a deficit of \$25 million last year and possibly in the range of \$16 million this year. With this deficit financing there is some contribution to this sort of thing, but it is not stated just that way.

• 1055

The Chairman: You are constrained by government policy.

Mr. W. O'Neil: That is correct.

The Chairman: Yes. Okay.

Mr. Angus: I realize that, Mr. Chairman, and I may remind members that part of the reason why we undertook to do a review of the seaway is to see if we could provide, as a committee, some direction to the government.

The Chairman: We are not onto that right at the moment, Mr. Angus. We are onto the annual report, and of course from the annual report flow many things. You have thrown out a suggestion, but let us get to some precise questions and precise answers.

He answered that, sort of, earlier to Mr. Reid about the constraints and set of charges that the government policy defines in a certain way.

Mr. Angus: I have said that time and time again, Mr. Chairman. I know where the blockage is. I am looking to get

[Traduction]

moment qui était mal choisi. Ils ne pouvaient pas absorber de frais supplémentaires.

Si l'on modifiait la loi—et je reconnais clairement que cela ne dépend pas de vous, que vous devez obtenir des directives précises de la part du gouvernement avant d'introduire une formule quelconque qui permette que le pourcentage du recouvrement des coûts fluctue avec l'utilisation. Il est évident que dans les bonnes années, ce pourrait être 110 p. 100. Cela pourrait peut-être vous permettre de vous constituer un fond spécial en prévision des grands travaux de réfection courants et de choses du genre. Toutefois, je voudrais bien que vous me disiez un peu ce que vous pensez de cette suggestion et que vous demandiez à vos économistes de réfléchir à la façon dont cela pourrait s'articuler concrètement dans le système.

M. W. O'Neil: Monsieur le président, il va sans dire que nous sommes tout disposés à considérer toutes les possibilités suggérées. L'une d'elles consisterait à choisir une année qui servirait de référence et à structurer le tout à partir de cette référence. Toutefois, tant que le mandat de l'Administration voudra qu'elle soit autosuffisante et qu'elle génère des fonds par la perception de péages, nous ne pourrions jamais nous contenter de percevoir des péages qui ne permettraient qu'en partie de répondre à nos besoins et de demander ensuite au gouvernement de combler la différence. Dans toutes les discussions que j'ai eu avoir dernièrement et par le passé, je ne me souviens pas d'avoir relevé une indication quelconque que c'était un changement que voulait apporter le gouvernement.

Pour l'Administration, les péages sont une réalité. Nous n'en percevons pas suffisamment pour faire entièrement nos frais; nous avons accumulé un déficit de 25 millions de dollars l'année dernière et nous prévoyons cette année un déficit de l'ordre de 16 millions de dollars. De tels déficits contribuent peut-être à faire avancer l'idée, mais ce n'est pas comme cela que ça fonctionne.

Le président: La politique du gouvernement vous limite?

M. W. O'Neil: C'est juste.

Le président: Très bien.

M. Angus: Je comprends cela, monsieur le président, et je peux peut-être rappeler aux membres que c'est en partie pour déterminer s'il n'y aurait pas quelques suggestions à faire au gouvernement en tant que Comité que nous avons entrepris l'examen de l'Administration de la voie maritime.

Le président: Mais ce n'est pas le sujet dont nous discutons à l'heure actuelle, monsieur Angus. Nous examinons le rapport annuel et, bien entendu, le rapport annuel suscite bien des questions. Vous avez lancé une suggestion, mais enchaînons maintenant avec des questions et des réponses précises.

Monsieur O'Neil a d'ailleurs répondu à cette question tout à l'heure, en quelque sorte, dans sa réponse à la question de M. Reid au sujet des limites et de la tarification qu'impose d'une certaine façon la politique gouvernementale.

M. Angus: Je l'ai dit et redit 100 fois, monsieur le président. Je sais où ça bloque. J'essaie d'obtenir des renseignements de

[Text]

some information from Mr. O'Neil so that we, as a committee . . . Quite frankly, I assumed that this was part of what we were doing today by having the seaway back.

The Chairman: The reference is the annual report.

Mr. Angus: The reference has always been the annual report, even when we talked in terms of the trip to Thunder Bay, the reference was the annual report, Mr. Chairman.

The Chairman: Anyway, let us not worry about what the reference is because we do not have any reference. We are on the annual report, and that is what we had at the time of Thunder Bay.

Mr. Angus: Mr. O'Neil, let me then reconfirm what I have just asked you. Would you undertake to do an examination of that concept and provide this committee with a response to it in terms of what it would really mean in terms of dollars and cents?

Mr. W. O'Neil: If it is the wish of the committee, we will certainly do that.

The Chairman: We would be interested.

Mr. Angus: Mr. O'Neil, you are more than just an opener of locks. You have other sources of revenue: energy—I gather there is some kind of income there, and I assume some investment income. What percentage of your income comes from non-shipping activities?

Mr. W. O'Neil: I will have to look up some numbers for that. In our annual report, on page 6, we show the investment income as a separate item. That of course will decrease because we have had to use some of our reserves to operate the system so that shows as a separate item.

The balance comes from leases and licences, which includes the sale of water to Ontario Hydro, which I guess is our biggest single source.

Mr. Angus: How much money would you be getting from—

Mr. W. O'Neil: We are getting approximately \$1 million a year from Ontario Hydro. I would have to do some calculating to find out the percentage of our income that comes from non-toll sources. It is available. I am sorry, Mr. Chairman. It might take up some time of the committee to fish that out, but we will provide that.

Mr. Angus: If we can get that back, that is fine.

The Chairman: That is a good question, and I think the committee would be interested in the breakdown as to revenue from tolls and revenue from basically other sources.

Mr. Angus: But I would suspect that overall it is a very small percentage. Less than 5% of your total revenues would come from those non-shipping sources?

[Translation]

M. O'Neil qui nous permettront, en tant que Comité . . . Pour être franc, je pensais que c'était là un des buts que nous poursuivions aujourd'hui en recevant de nouveau l'Administration de la voie maritime.

Le président: Mais le sujet de la discussion est le rapport annuel.

M. Angus: Ce l'était aussi quand nous avons discuté du voyage à Thunder Bay, monsieur le président.

Le président: De toute façon, ne nous attardons pas là-dessus. Nous étudions aujourd'hui le rapport annuel tout comme nous le faisons quand nous avons discuté du voyage à Thunder Bay.

M. Angus: Monsieur O'Neil, permettez-moi de confirmer ce que je viens tout juste de vous demander. Auriez-vous l'obligeance d'entreprendre l'examen de cette suggestion et de faire savoir au Comité quelles en seraient les implications sur le plan financier?

M. W. O'Neil: Si c'est le voeu du Comité, nous le ferons sûrement.

Le président: Cela nous intéresserait.

M. Angus: Monsieur O'Neil, les activités de l'Administration ne se limitent pas à l'exploitation d'écluses. Elle a d'autres sources de revenu, l'énergie, par exemple—je suppose qu'elle en tire certains revenus, et je suppose aussi qu'elle a certains revenus de placement. Quel pourcentage des revenus de l'Administration provient d'autres sources que le transport maritime?

M. W. O'Neil: Je vais devoir me reporter au rapport annuel. À la page 6, les revenus de placement sont un poste distinct. Ces revenus vont évidemment décroître parce que nous avons dû puiser dans certaines de nos réserves pour l'exploitation du système.

Les autres revenus proviennent de baux et de permis, et comprennent la vente d'eau à l'Hydro-Ontario, ce qui constitue, je pense, notre plus importante source de revenu.

M. Angus: Et combien rapporte la vente . . .

M. W. O'Neil: L'Hydro-Ontario nous paie environ un million de dollars annuellement pour l'eau qu'elle consomme. Il faudrait que je fasse quelques calculs pour déterminer le pourcentage de nos revenus qui provient d'autres sources que le transport maritime. Ce sont des chiffres que nous avons. Je regrette, monsieur le président. Cela prendra peut-être un peu de temps, mais nous vous fournirons ces chiffres.

M. Angus: Si vous pouvez nous fournir ces chiffres, c'est bien.

Le président: C'est une bonne question, et je crois qu'il serait intéressant pour le Comité d'obtenir la ventilation des revenus provenant des péages et de ceux provenant d'autres sources.

M. Angus: Mais je serais porté à croire que pris sur l'ensemble, le pourcentage est bien faible, que les revenus provenant

[Texte]

Mr. W. O'Neil: Yes, I would think that is correct. It is about 5%. We will give you the precise information.

Mr. Angus: When you were in St. Catharines on Friday, did the Minister of Finance say anything about your rainy day account? I know that you do not have to pay out the \$30 million now, but is he going to leave you alone for a while or ... ?

Mr. W. O'Neil: He did not say anything about it—

The Chairman: If he did, he may not be able to tell us today anyway.

Mr. W. O'Neil: —but we do not have the \$30 million any longer. We have used it in our operations and maintenance program. It is substantially reduced, so there is no \$30 million left.

We did obtain from those authorities, the Finance and Treasury Board people, a deferment of the requirement that we pay the \$30 million back. That was deferred indefinitely, and that is the present situation.

Mr. Angus: In your presentation on June 5, when we asked you for a listing of the issues that had an impact on the viability of the system, one of those you mentioned was liability. I think at that time you were more concerned about the liability of the Seaway Authority itself. Perhaps you could indicate to us what kinds of costs you have to endure in terms of providing your coverage.

• 1100

Secondly, I have identified one of the elements as a cost to the users of the system, and it is not one that is supplied by the seaway authority, it is a requirement of the Canadian Wheat Board. I would like to have your comments on it. Currently, for every tonne of grain that is moved through the Great Lakes-St. Lawrence Seaway, somebody pays 45¢ a tonne while that grain is in a vessel on the lakes or the seaway.

My recollection says that there has not been a grain cargo lost in decades. We have had one iron ore cargo lost, or at least an iron ore carrier, but nothing in grain. Would it be feasible, do you think, to set up some kind of one-time fund, much like we have in the pollution—I forget what the new name of it is. It is a fund that is made up of contributions by the carriers—

The Chairman: A sinking fund, which is a pun.

Mr. Angus: Let us say it has the value of three grain cargoes; that is the total contribution. Then it sits there, collects interest until such time as it has to be drawn upon. It does not remain as a constant cost item. Would that make sense for the seaway? Would it be something that could come under the seaway authority as a service to the users?

[Traduction]

d'autres sources que le transport maritime représentent probablement moins de 5 p. 100 du total de vos revenus?

M. W. O'Neil: Oui, environ 5 p. 100. Nous vous transmettrons le chiffre précis.

M. Angus: Vendredi dernier, à St. Catharines, le ministre des Finances a-t-il dit quoi que ce soit à propos de votre provision? Je sais que vous n'avez pas à déboursier les 30 millions de dollars pour l'instant, mais en sera-t-il toujours ainsi ou ... ?

M. W. O'Neil: Il n'a rien dit à ce sujet ...

Le président: Et même s'il l'a fait, il ne s'en souviendrait probablement pas aujourd'hui de toute façon.

M. W. O'Neil: ... mais nous n'avons plus 30 millions de dollars. Nous nous en sommes servis dans le cadre de nos opérations et de notre programme d'entretien. La réserve est passablement réduite. Il ne reste plus 30 millions.

Nous avons obtenu, du ministère des Finances et du Conseil du Trésor, un report pour une période indéfinie de l'exigence de contribuer 30 millions de dollars au gouvernement du Canada. Et c'est là où nous en sommes.

M. Angus: Dans votre présentation du 5 juin dernier, quand vous avez énuméré les éléments qui influencent sur la viabilité du système, vous avez mentionné la responsabilité. A ce moment-là, je crois que c'était davantage la responsabilité de l'Administration de la voie maritime qui vous inquiétait. Vous pourriez peut-être nous dire combien vous coûte les assurances.

Deuxièmement, je voudrais savoir ce que vous pensez de cette exigence de la Commission canadienne du blé qui veut que l'on assure les céréales qui se trouvent à bord d'un navire naviguant sur les Grands Lacs ou dans la voie maritime. À l'heure actuelle, les exploitants doivent déboursier 45 cents pour assurer chaque tonne de céréales.

Si ma mémoire est bonne, la dernière fois que l'on a perdu une cargaison de céréales remonte à quelques dizaines d'années. Il y a bien un cargo de minerai de fer qui a fait naufrage, ais aucun cargo de céréales. Serait-il possible, à votre avis, de créer un fonds quelconque qui ressemblerait un peu à la caisse que l'on a établie pour la pollution maritime—le nouveau nom que l'on a donné au fonds m'échappe. C'est une caisse constituée à l'aide de contributions de la part des transporteurs.

Le président: Une caisse d'amortissement.

M. Angus: Supposons que l'on constitue un fonds qui aurait la valeur de trois cargaisons de céréales. L'argent serait placé et cumulerait des intérêts jusqu'à ce qu'on ait besoin d'y puiser. C'est un élément de coût qui limiterait d'une durée limitée. Cela est-il pensable pour la voie maritime? Est-ce un service que l'Administration pourrait offrir aux transporteurs?

[Text]

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, I think you are referring to the Maritime Pollution Claims Fund—

Mr. Angus: That is it. Thank you.

Mr. W. O'Neil: —which is a levy that is made against every tonne of cargo that goes—or was made. I think it is suspended at the present time. In my former position, I was involved, but I sort of lost track of it a little bit. We got it up to a certain level, and it has been gaining interest since then. It is available for the settlement of claims.

I think it would be possible to set up some form of insurance. This is what we are talking about; it is an insurance arrangement. The specifics would of course have to be worked out. I do not know that it is within our mandate. Our charter says we are to construct, operate and maintain a deep waterway from Montreal to Lake Erie. I do not know that this would come within the bounds of that kind of direction. I think you are referring to one element in this total cost picture that is before us, for moving products through the system. Every cost item should be looked at, to see if there is not some form of treatment that may be different from the historical treatment, but which would be suitable for the 1980s and 1990s. You have indicated one; I think that perhaps there are others.

Mr. Angus: I will stay on the same line of questioning. Does the authority have to pay out substantial amounts for premiums, or are you self-insured?

Mr. W. O'Neil: No, Mr. Chairman, we pay substantial amounts for premiums, in the range of half a million dollars for the seaway alone. We have some combined policies for the subsidiary companies, but it is about half a million dollars—

Mr. Angus: For a year.

Mr. W. O'Neil: —closer to \$600,000 in premiums for the seaway.

Mr. Angus: Wow! That is incredible. Why is the seaway authority not self-insured like most of the other—

The Chairman: It is incredible, but that is your premiums for all types of insurance—

Mr. Angus: Yes.

The Chairman: —for public liability, for problems in the locks, ships tied up. I do not think, in view of some of the amounts involved, it is that far out of line when you start to think of the potential losses that they be may be exposed to.

Mr. Angus: But how many years have you been paying that kind of premium and—

The Chairman: Against the self-insured type of thing?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Reid: How many claims?

[Translation]

M. W. O'Neil: Monsieur le président, je crois que vous faites allusion à la Caisse des réclamations de la pollution maritime . . .

M. Angus: C'est bien cela, oui. Merci.

M. W. O'Neil: . . . qui est un droit que l'on perçoit sur chaque tonne de marchandises—ou que l'on percevait, devrais-je dire, car ce n'est plus le cas à l'heure actuelle. Dans le poste que j'occupais avant, cela faisait partie de mes activités, mais je ne sais plus trop où on en est à l'heure actuelle. Nous avons accumulé une certaine somme d'argent dans la caisse qui cumule des intérêts depuis de temps. Elle est là pour régler les réclamations qui pourraient survenir.

Je crois qu'il serait possible d'établir une forme d'assurance quelconque, car c'est bel et bien de cela qu'il s'agit, d'une formule d'assurance. Il faudrait bien sûr en établir les modalités. Je ne suis pas sûr, toutefois, que ce soit dans notre mandat. Notre charte dit que nous avons le mandat de construire, de mettre en service et d'entretenir une voie en eaux profondes entre Montréal et le lac Érié. Je ne sais pas si cela dépasse cette directive. Vous ne considérez qu'un seul élément du total des coûts qu'implique le transport de produits dans le système. Mais il faut examiner chaque élément de coût afin de déterminer s'il n'y aurait pas d'autres formules qui seraient mieux adaptées aux années 1980 et 1990. Vous en avez suggéré une, et je crois qu'il y en a peut-être d'autres.

M. Angus: Pour continuer dans la même veine, l'Administration s'assure-t-elle elle-même ou doit-elle payer des primes importantes pour s'assurer?

M. W. O'Neil: Non, monsieur le président, nous payons environ un demi million de dollars chaque année en prime pour l'Administration de la voie maritime seulement. Nous avons quelques polices d'assurance mixtes pour les filiales, mais nous déboursions environ un demi million de dollars . . .

M. Angus: Par année.

M. W. O'Neil: . . . ou plus près de 600,000\$ en prime pour la voie maritime.

M. Angus: Oh la la! C'est incroyable! Pourquoi l'Administration de la voie maritime ne s'assure-t-elle pas elle-même comme la plupart des autres?

Le président: C'est incroyable, mais ce sont les primes que vous payez pour tous les types d'assurance . . .

M. Angus: Oui.

Le président: . . . pour la responsabilité civile, au cas où des problèmes surviendraient dans les écluses, où des navires seraient immobilisés. Je ne crois pas que ce soit si exorbitant que cela quand on songe à la valeur des éléments qui sont en jeu.

M. Angus: Mais depuis combien d'années payez-vous de telles sommes pour vous assurer, et . . .

Le président: Pour fins de comparaison avec une formule d'auto-assurance?

M. Angus: Oui.

M. Reid: Combien de réclamations avez-vous faites?

[Texte]

Mr. Angus: Separate from the last two years, let me keep that out of the way, what kinds of claims has your insurance company had to endure?

Mr. W. O'Neil: We have different types of insurance. We have property insurance, where we are insuring our property. We had insurance for economic loss, which we could not obtain last year, after Valleyfield Bridge. That is no longer a matter for us. We have all of the different kinds of insurance. Liability insurance is quite high. We have a number of vehicles, we have a floating plant and so on. We have a broad range of things.

• 1105

As far as the payment against the policies is concerned, until recently it has been very, very minimal. We have not made many claims at all. They are insignificant, really. The bulk of our concern is from the last two years.

Mr. Angus: Let me take back something I said. I want to ask you something about the last two years. You just said that after Valleyfield you could not get economic loss insurance.

Mr. W. O'Neil: That is right.

Mr. Angus: Does that mean the the notices of intent that were registered after lock 7, should they be successful, are not covered by an insurance policy?

Mr. W. O'Neil: That is correct.

Mr. Angus: In that case, who has to pay, assuming you lose?

Mr. W. O'Neil: That is an assumption I would not be prepared to make at this time. I do not believe it would be appropriate to do that. We do not believe we are responsible.

Mr. Angus: Okay. Let me try one different way.

The Chairman: You got the fact there, which is very proper, but anything else is—

Mr. Tobin: As a shareholder, Iain, you should be concerned.

Mr. Angus: I would take it, though, that those notices are focused on the seaway authority as opposed to the Government of Canada.

Mr. W. O'Neil: They are on both, Mr. Chairman.

Mr. Angus: They are on both. Thank you, Mr. Chairman. I have more—

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, could I enlighten the committee a bit on that? We are beyond the state of having notices of intent. It might be of some interest. The time has run out on lock 7. We have 53 claims, totalling \$26.7 million.

[Traduction]

M. Angus: En excluant les deux dernières années, quels genres de réclamations votre compagnie d'assurance a-t-elle eu à régler?

M. W. O'Neil: Nous avons différents types d'assurance. Nous avons une assurance sur la propriété. Nous avons une assurance pour pertes financières, que nous n'avons pas pu renouveler l'année dernière après l'incident du pont de Valleyfield. Nous avons mis une croix là-dessus. Nous avons toutes les assurances dont nous avons besoin. L'assurance responsabilité est assez élevée. Nous avons une flotte de véhicules à assurer, des installations flottantes, et le reste. Nous avons bien des choses qu'il faut assurer.

Pour ce qui est des réclamations, notre compagnie d'assurances n'a eu que très peu à déboursier jusqu'à tout récemment. Nous n'avons fait que très peu de réclamations. Elles sont vraiment très minimes. Toutefois, si l'on parle des deux dernières années, c'est une autre histoire.

M. Angus: Permettez-moi de revenir un peu en arrière à propos des deux dernières années. Vous venez de dire qu'après l'accident survenu au pont de Valleyfield, vous n'avez pas pu renouveler l'assurance pour pertes financières.

M. W. O'Neil: C'est juste, oui.

M. Angus: Cela veut-il dire qu'il n'y a aucune assurance pour régler les avis d'intention qui ont été enregistrés après l'effondrement du mur de l'écluse 7, en supposant qu'ils soient reçus?

M. W. O'Neil: En effet, oui.

M. Angus: En ce cas, qui doit payer, en supposant que vous perdiez?

M. W. O'Neil: C'est une supposition que je ne voudrais pas faire pour l'instant. Je ne crois pas que ce serait convenable. Nous ne croyons pas être responsables.

M. Angus: Bon. Essayons d'examiner la question sous un autre angle.

Le président: Vous avez su ce que vous vouliez savoir, ce qui est très bien, mais rien d'autre n'est...

M. Tobin: Comme actionnaire, Iain, cela devrait vous inquiéter.

M. Angus: Je suppose, toutefois, que ces avis sont à l'endroit de l'Administration de la voie maritime et non du gouvernement du Canada.

M. W. O'Neil: À l'endroit des deux, monsieur le président.

M. Angus: De l'Administration et du gouvernement. Merci, monsieur le président. J'ai encore d'autres...

M. W. O'Neil: Monsieur le président, puis-je éclairer davantage le Comité là-dessus? Le délai pour présenter des avis d'intention de réclamations à l'égard de l'incident de l'écluse 7 est maintenant expiré, ce qui peut-être intéresser les membres du Comité. Il y a 53 réclamations, pour une valeur totale de 26,7 millions de dollars.

[Text]

On Valleyfield the time is still open. There is a two-year limitation there and then two months to file. So we are still in that latter period, but it appears that we have 54 claims, totalling roughly \$20 million.

The Chairman: Fine. Anyway, I think we want to try to wind this up, because the bells have gone. I have a couple of questions. If they take any time, especially the first one, then perhaps it might be interesting again to have a letter to the committee.

This of course has direct impact and is always referred to in Atlantic Canada as the "At and East" rates. But the "At and East" rates, which help to get export flour, have quite an impact along the seaway. Mr. O'Neil, I wonder what your figures show as to . . . I think last year there was a \$40 million payment by the federal government, and yet a lot of that is dispersed along the seaway. Do you have any figures on that?

Mr. W. O'Neil: I do not have them with me, Mr. Chairman, but we can obtain those figures.

The Chairman: The point, of course, is that if the At and East rates go out in a government decision, it not only has an impact on the Halifax and Saint John ports, but I would be interested to see what impact it is going to have potentially on the traffic along the seaway as the flour gets to the port.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, my understanding is that it will not impact on the seaway itself, because the grain is transhipped by rail and does not go through the seaway. So we do not benefit from that. Our interest, I guess, would be that the ships be allowed to participate in the At and East if it stays in existence.

The Chairman: I understand that. There are other modes to get it. But I thought some of the elevators at Goderich were involved in that.

Mr. W. O'Neil: Yes, but that is before they get to the Welland. That is on Lake Huron and Lake Erie.

The Chairman: That takes care of that, then. On the American study—I do not know whether or not you call it the Dole report, the report that was publicly released, and I do know if it had been formally released—in late October or November 1, have you made a critique or an assessment of that study, and are you going to be reporting the implications of the study to your directors or to the Minister?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, I have that report. We are in the process now of going through it in some detail so we can prepare documents such as you have suggested. As for whether or not it goes to the Minister, we will have to see what it looks like when we are finished.

The Chairman: It might be interesting, then, when we have the Minister before us to ask him if we can get a copy of that ourselves. When you are discussing it with the Minister, I

[Translation]

Pour ce qui est de l'accident de Valleyfield, ce n'est pas encore terminé. Le délai est de deux ans auxquels s'ajoutent deux mois pour enregistrer l'avis. La période de deux mois n'est pas encore terminée, mais il semble que nous ayons 54 réclamations de l'ordre de 20 millions de dollars au total.

Le président: Très bien. De toute façon, il faudrait peut-être essayer de conclure parce que la cloche a sonné. J'ai deux questions à vous poser. Si les réponses, en particulier celles à la première question, demandent de longues explications, vous pourriez peut-être nous les transmettre par écrit.

Ma question porte sur un élément qui a un effet direct sur la voie maritime et que l'on désigne toujours par le vocable de tarifs «À ces endroits et à l'Est» dans l'Est du Canada. Mais ces tarifs, qui favorisent l'exportation de la farine, ont un effet très important le long de la voie maritime. Monsieur O'Neil, je me demande si les chiffres que vous possédez démontrent . . . L'année dernière, je crois que le gouvernement fédéral a déboursé 40 millions de dollars et qu'une bonne partie de cet argent abouti un peu partout le long de la voie maritime. Avez-vous des chiffres précis là-dessus?

M. W. O'Neil: Je ne les ai pas ici aujourd'hui, monsieur le président, mais nous pouvons les obtenir.

Le président: Si le gouvernement décidait d'abolir les tarifs «À ces endroits et à l'Est», il est évident que cette décision aurait des conséquences pour les ports de Halifax et de Saint-Jean, mais je serais curieux de savoir quelles répercussions elle pourrait avoir sur le trafic le long de la voie maritime.

M. W. O'Neil: Monsieur le président, je ne crois pas que la voie maritime s'en ressente parce que les céréales sont acheminées par le chemin de fer et n'emprunte pas la voie maritime. Nous n'en profitons donc pas. Si le programme demeure en vigueur, je suppose que notre intérêt serait que les transporteurs maritimes puissent profiter des tarifs «À ces endroits et à l'Est».

Le président: Je comprends cela. Il y a d'autres modes de transport qui peuvent servir. Mais je croyais que certains exploitants d'élevateurs, à Goderich, en profitaient.

M. W. O'Neil: Oui, mais c'est en amont du canal de Welland, dans le lac Huron et le lac Érié.

Le président: Oui, cela règle la question. À propos de l'étude américaine—le rapport Dole, je crois, le rapport qui a été publié officiellement ou non, je ne sais trop, à la fin d'octobre ou le 1^{er} novembre—en avez-vous fait la critique ou une évaluation et allez-vous communiquer les implications de l'étude à vos directeurs ou au ministre?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, nous avons reçu ce rapport. Nous en avons entrepris l'étude détaillée afin de préparer des documents du genre de ceux que vous avez suggérés tout à l'heure. Pour ce qui est d'en faire parvenir un exemplaire au ministre, nous aviserons quand nous aurons terminé notre étude.

Le président: Quand nous recevrons le ministre, il serait peut-être intéressant de lui demander de nous en fournir un exemplaire. Quand vous en discuterez avec le ministre, je crois

[Texte]

think it would be interesting for all committee members to see how you people, who are so directly involved in it, assess the American report on the seaway and some of the very large implications of that report. That would be something.

Mr. Angus: Excuse me, Mr. Chairman. We have been trying to get a copy of that report since it was released. If Mr. O'Neil has one, perhaps he could send a copy to the clerk, and the clerk could circulate it to the rest of us.

• 1110

The Chairman: There are some copies circulating around, but I guess it has not been formally tabled. Is it formally released in the United States?

Mr. W. O'Neil: I believe so, Mr. Chairman. It is a report prepared by an advisory group of some sort to the Secretary of Transportation in the United States. We have it. It is not considered in any way confidential. We would be quite pleased to supply the clerk with copies.

The Chairman: Yes, I think we can get it out and translate it and get it to the members. I know there are copies around. Specifically, I do not want to—

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, I am sorry; it is a United States document. It will not be in both languages.

The Chairman: No, no. But if you get to us, we will make sure it is in both languages.

Mr. W. O'Neil: Thank you.

The Chairman: I do not want to open up this—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, can I ask for a supplementary to the Dole report? Whether it is relevant or not, you can rule on it.

Mr. O'Neil, in your negotiations with the Americans, have you had any indication that with a supposedly new bilateral trade agreement with the Americans—call it enhanced trade or free trade—the whole issue of the St. Lawrence Seaway will be on the table with these negotiations?

Mr. W. O'Neil: We have had no indication of this. It is a possibility. But again, we are in the process of examining this particular subject in connection with the report and would have some views on it. But it is has not been put on the table up until now.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much.

The Chairman: Fine. Thank you, Mr. Gray. Last question.

Mr. Reid: May I, on a point of order, Mr. Chairman, ask you what your program is? I thought this meeting was to go on until 1 p.m.

[Traduction]

qu'il serait intéressant pour tous les membres du Comité de savoir ce que vous pensez du rapport américain sur la Voie maritime et de certaines des implications très importantes de ce rapport, vous qui vous intéressez de si près à la Voie maritime. Ce serait fort intéressant.

M. Angus: Excusez-moi, monsieur le président. Nous essayons de mettre la main sur ce rapport depuis sa publication. Si M. O'Neil en a un exemplaire, il pourrait peut-être en faire parvenir une copie au greffier qui pourrait la faire circuler chez les membres du Comité.

Le président: Il y a quelques exemplaires du rapport en circulation, mais je ne crois pas qu'on l'ait officiellement déposé. A-t-il été publié officiellement aux Etats-Unis?

M. W. O'Neil: Je crois que oui, monsieur le président. C'est un rapport qui a été rédigé par un groupe consultatif quelconque du Secrétariat des transports des Etats-Unis. Nous en avons un exemplaire. Il ne s'agit pas d'un rapport confidentiel. Nous serons heureux d'en faire parvenir des copies au greffier.

Le président: Très bien. Nous pourrions le faire traduire et le distribuer ensuite aux membres. Je sais qu'il y en a des exemplaires en circulation. Je ne veux pas . . .

M. W. O'Neil: Je m'excuse, monsieur le président, mais il s'agit d'un document qui provient des Etats-Unis. Il n'y a pas de version française.

Le président: Non, non. Mais si vous nous en faites parvenir un exemplaire, nous le ferons traduire.

M. W. O'Neil: Merci.

Le président: Je ne veux pas m'engager . . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire au sujet du rapport Dole? Je ne sais pas si elle est pertinente ou non, mais vous en déciderez.

Monsieur O'Neil, dans vos négociations avec les américains, avez-vous senti à un moment ou à un autre qu'il pouvait être question de la Voie maritime du Saint-Laurent dans le cadre des négociations qui devraient déboucher sur un nouvel accord bilatéral en matière de commerce avec les américains—qu'on peut qualifier de commerce amélioré ou de libre-échange, ou comme on voudra.

M. W. O'Neil: Non, pas du tout. Mais c'est possible. Nous examinons toutefois cet aspect précis dans le contexte du rapport et nous serons en mesure de formuler certaines opinions. Mais il n'a pas été encore question de la voie maritime du Saint-Laurent dans le cadre de ces négociations.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup.

Le président: Très bien. Merci, monsieur Gray. Une dernière question.

M. Reid: Monsieur le président, pourrais-je connaître vos intentions à propos de la séance d'aujourd'hui? Je pensais que la réunion devait durer jusqu'à 13 heures.

[Text]

The Chairman: If the sound fills the space available. The sound of questions was starting to peter out.

Mr. Reid: You have not asked for second round yet.

The Chairman: Mr. Angus was on second round. You are quite entitled. Go right ahead.

Mr. Reid: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: I tried to say, and I gave a warning earlier that we do not always have to fill the space we have allocated here from 9:30 a.m. to 1 p.m. This morning, I thought the way questions were going and with the answers from the witness that today we could get out of here somewhere around 11.

Mr. Reid: Just allow a few minutes longer, Mr. Chairman.

Mr. O'Neil, I might be a dreamer. In this country, I dream of the Great Lakes waterway system and the St. Lawrence River as being utilized somewhat as the water systems are used in other parts of the country and other parts of the world, with ships plying their way, freight, cargo, whatever. If the St. Lawrence Seaway is serious about looking to other cargoes, other than bulk cargoes, would you review your revenue projections with respect to lockage fees so that it would not always be a means of discouraging smaller ships and vessels from going through the canal and so that the 40 ports around the Great Lakes system could become more operative? We would then seriously be looking at a transportation system that could utilize consumer-goods freight traffic.

The question really is: If 95% of the consumer goods in this North American continent are produced within the Great Lakes basin, why do we carry less than 5% of those goods? I can carry on after.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, we are prepared to look at the matter of lockage fees, although in previous examination this has proven to be a rather minor element in the total transportation costs.

However, I would like to point out that the introduction of the lockage fee was at the recommendation of some of the shipping interests. It was not the St. Lawrence Seaway Authority that generated the idea. It came from some meetings that had been held, in one case with the Shipping Federation of Canada, who are the main shippers of general cargo and package freight. Coming from this source, I do not believe we will find that the lockage fee in itself is a substantial element in the decision as to whether goods would come by ship inland or not. But we can review this particular point.

Mr. Reid: Mr. Chairman and Mr. O'Neil, I recognize the source of the agitation or the request for lockage fees. It has

[Translation]

Le président: Si vous avez d'autres questions, je n'ai pas d'objection. Vous sembliez à court d'idées.

M. Reid: Vous n'avez pas encore annoncé un second tour de table.

Le président: Nous en étions justement au second tour de table tout à l'heure avec M. Angus. Vous avez donc tout à fait le droit d'intervenir à nouveau. Allez-y.

M. Reid: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: J'ai dit plus tôt que rien ne nous obligeait à remplir tout le temps prévu et à siéger de 9h30 à 13 heures. Ce matin, de la façon dont allait les choses, je pensais que nous allions pouvoir lever la séance aux environs de 11 heures.

M. Reid: Accordez-moi encore quelques minutes, monsieur le président.

Monsieur O'Neil, je suis peut-être rêveur. Au Canada, je rêve du jour où l'on pourra emprunter le système des Grands lacs et du Saint-Laurent pour transporter toutes sortes de produits, frêt, marchandises, vrac, etc., un peu comme on utilise les voies navigables dans d'autres régions du pays et d'autres régions du globe. Si l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a vraiment l'intention de conquérir d'autres marchés, auriez-vous des objections à réviser vos prévisions en ce qui a trait aux droits d'éclusage pour qu'ils cessent de constituer un facteur tendant à décourager les exploitants de laisser leurs petits navires emprunter le canal et permettre au 40 ports que l'on retrouve dans le système des Grands lacs de devenir plus actifs? Ce serait une mesure qui pourrait se révéler avantageuse pour un système qui pourrait prendre plus d'ampleur grâce au transport de biens de consommation.

La question qui se pose est la suivante: Si 95 p. 100 des biens de consommation sur le continent nord-américain sont produits dans le bassin des Grands lacs, comment se fait-il que nous en transportions à peine 5 p. 100? Je pourrai continuer tout à l'heure.

M. W. O'Neil: Monsieur le président, nous sommes disposés à examiner la question des droits d'éclusage, même si les examens que nous avons effectués antérieurement ont toujours confirmé qu'ils ne constituaient qu'un élément plutôt négligeable dans le total des coûts du transport.

Je voudrais toutefois faire remarquer que c'est à la recommandation de certains groupes intéressés au transport que les droits d'éclusage ont été introduits. Ce n'est pas l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui a lancé cette idée. Elle est née à la suite de réunions qui ont été tenues, entre autres, avec la Fédération maritime du Canada qui représente les plus importants expéditeurs de marchandises mixtes et de marchandises emballées. L'idée venant de cette source, je ne crois pas que l'on puisse affirmer que les droits d'éclusage jouent tellement dans la décision de faire transporter les marchandises par navires ou non. Mais nous pouvons quand même examiner la question.

M. Reid: Monsieur le président et monsieur O'Neil, je sais ce qui est à l'origine de l'agitation ou de la volonté d'imposer

[Texte]

come from the St. Lawrence Seaway itself. It was introduced to discourage smaller vessels and basically to increase the capacity of the St. Lawrence Seaway by using larger ships. The same cost to lock through a smaller vessel as a bulk carrier was introduced. So we are now down to practically bulk carriers only on the Great Lakes.

• 1115

I cannot help but think, Mr. Chairman, that particularly transits from the upper lakes to the lower lakes will be completely discouraged if you continue the lockage fees and you thereby hinder any alternative source of cargo freight. I encourage you to look at that aspect of it.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, we will do that, but I would just like to make one point, that the toll on the Welland Canal is a composite toll. It is made up of one element, being the gross registered tonnage. There is an assessment on that. One is on the lockage fee, which is standard for all ships, and the third is on the cargo. So that in fact the smaller ships do pay less than the larger ships, so that there is that element in there. It is not right or correct to say that a large ship pays exactly the same as a small ship, because it does not. The cargo element is still there. It was felt at the time that the composite fee would be appropriate and that is the way the tariff was established.

Mr. Reid: I am discouraged by that answer, Mr. O'Neil, because obviously it is tolls and lockage fees, but to the shipper he has to pay the combined total. What you are saying is that if you lump the two together then there is a difference between what a small carrier would have to pay from that of a large carrier.

Might I put it differently? I understand that maybe not on the Welland Canal but on the St. Lawrence Seaway system there is a variance in tolls itself, a variance in tolls from what an iron ore carrier would and what a grain carrier would pay.

Could not a system of tolls be introduced that would be an incentive to smaller shipowners, using smaller harbours and ports around the Great Lakes, to carry other than iron ore or potash—and there is very little potash being carried as is—and grain, other than the two transit shipping points, Thunder Bay and Port-Cartier?

The Chairman: We have been on the area of incentive tolls and some suggestions have been made, Mr. Reid, and this is really just going around the mulberry bush.

Mr. Reid: Mr. Chairman, with all due respect, it is not. I am asking him a projection of the future if the St. Lawrence Seaway, as a constructive back-up to the comment that they are looking for alternative cargos, if they are doing something to substantiate that statement, and if they do not look at tolls

[Traduction]

des droits d'éclusage. C'est l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. On a imposé ces droits pour dissuader les propriétaires de petits navires d'emprunter la voie maritime et en augmenter la capacité en accordant la préférence aux plus gros navires. On a imposé un droit d'éclusage unique pour tous les navires, grands et petits. C'est ce qui explique pourquoi il n'y a pratiquement plus que des vraquiers qui sillonnent les Grands lacs.

Je ne peux m'empêcher de penser, monsieur le président, que de maintenir les droits d'éclusage n'aura pour effet que de décourager complètement les transporteurs à faire circuler leurs navires des lacs d'amont vers les lacs d'aval, en particulier, et que ce faisant, on réduit les chances d'avoir un jour d'autres genres de marchandises à transporter. Je vous encourage à considérer cet aspect.

M. W. O'Neil: Monsieur le président, nous le ferons, mais je voudrais préciser que le péage imposé pour franchir le canal de Welland est un péage composé. Il comporte trois éléments: le premier dépend du tonnage brut enregistré, et ce tonnage est évalué, le deuxième est le droit d'éclusage, qui est le même pour tous les navires, et le troisième est établi selon la marchandise transportée. Cela signifie donc que le péage est moindre pour les petits navires que pour les grands. Il n'est pas juste ou correct de dire que le péage est exactement le même pour un grand navire et un petit navire parce que ce n'est pas vrai. C'est l'élément de la marchandise qui fait la différence. On a cru au début que le droit composé serait approprié et c'est ainsi qu'on a établi le tarif.

M. Reid: Cette réponse me désole, monsieur O'Neil, parce qu'il est évident que le tarif comporte un péage et des droits d'éclusage, mais le transporteur doit déboursier le tout. Vous nous dites que lorsqu'on additionne les deux éléments, il y a alors une différence entre ce que doit payer le petit transporteur et ce que doit déboursier le gros transporteur.

Puis-je présenter la chose différemment? Cela ne vaut peut-être pas pour le canal de Welland, mais je crois comprendre que dans le système de la voie maritime du Saint-Laurent, les péages varient, il y a une différence entre ce que paie le transporteur de minerai de fer et le transporteur de céréales.

Ne pourrait-on pas instaurer une structure de péages qui pourrait encourager les petits transporteurs, en utilisant les havres et les ports de moindre importance autour des Grands lacs, à transporter autre chose que du minerai de fer ou de la potasse—et il y a très peu de potasse transportée tel quel—et des céréales à partir d'autres points d'expédition que Thunder Bay et Port Cartier?

Le président: Nous avons déjà parlé des péages incitatifs et quelques suggestions ont été faites, monsieur Reid, et tout cela n'est vraiment que de la redite.

M. Reid: Monsieur le président, sans vouloir vous offenser, je ne suis pas d'accord du tout. Je demande à M. O'Neil de nous parler de l'avenir de la voie maritime du Saint-Laurent et de ce que fait l'administration pour justifier l'affirmation qu'elle cherche à attirer d'autres marchandises vers la voie

[Text]

then they are not going to encourage other traffic. It comes down to as much as that. We are looking at the viability of the St. Lawrence Seaway itself.

The Chairman: Well, if you want to comment, Mr. O'Neil . . . Frankly, I think we have been over this before.

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, I do not want to go around and take your time either, but I think that we must keep in our minds during the course of the discussion that the policy of the government of the day is that tolls are going to support the St. Lawrence Seaway Authority and that we must strike a toll level which is going to achieve that unless that policy changes, and I have no indication that it is going to change.

Mr. Reid: And so the projection plans of the future of the St. Lawrence Seaway do not take into account any other than the present system of tolls, which is not going to increase the traffic. I have heard you say yourself, sir, that as a merchant you would not increase the sale price of your product if you were trying to increase the business. Now, this is what we are faced with as we look at the St. Lawrence Seaway—finding alternate cargoes to use the St. Lawrence Seaway. It is one of the means of so doing. And I hear you say, if I understand you correctly, that there is no possible chance of your being able to do that under the present direction of the government?

• 1120

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, I think we should be looking at not only the seaway tolls. We are focusing on one element, which is a relatively minor element in the total cost of moving goods through the Great Lakes system.

As I said before in response to another question, it seems to me we should be identifying each of the costs that go into moving a tonne of cargo through the system and asking what can be done with each of these things. There was one question raised about one of the elements, the 45¢ for the quasi-insurance. I am not quite sure of the term. I think that rather than beat the seaway tolls any more, it would be more productive to focus on all of these cost elements and see what can be done with them.

That is just an observation, Mr. Chairman. We are prepared to do whatever the committee wishes, as you know.

Mr. Reid: It is an observation, Mr. O'Neil, well taken. We want to go through the enunciated 21 points of cost facts that you have enunciated before, but if we are going to be under this kind of a timeframe we are not going to be able to do that, and particularly now. I hope the opportunity soon comes.

In your report it is suggested there will be an increased deficit for the 1986-1987 year, something like \$15.9 million. Accompanying that, is there a schedule of increase in tolls, and where and when will they be imposed?

[Translation]

maritime, et je lui dis que si l'on néglige de réexaminer la question des péages, les chances de réussite sont bien minces. Ça se résume à cela. Nous discutons de la viabilité de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le président: Si vous avez des commentaires, monsieur O'Neil . . . Pour être franc, je crois que nous avons déjà discuté de cette question.

M. W. O'Neil: Monsieur le président, je ne veux pas m'éterniser ni vous faire perdre votre temps, mais je crois qu'il ne faut pas oublier, au cours de la discussion, que la politique du gouvernement veut que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent se finance en percevant des péages et que nous devons maintenir un tarif qui permette d'atteindre cet objectif à moins que cette politique ne soit modifiée, et rien ne me permet de croire qu'elle le sera.

M. Reid: Ainsi, dans les projets d'avenir de la voie maritime du Saint-Laurent, on prévoit maintenir la structure de péages actuelle qui ne permettra pas d'accroître le trafic. Je vous ai déjà entendu dire, monsieur O'Neil, que pour augmenter votre chiffre d'affaires, en tant que marchand, la solution que vous retiendriez ne serait pas d'augmenter le prix de votre produit. Or, ce principe s'applique très bien dans le cas de la voie maritime du Saint-Laurent—il faut trouver d'autres types de marchandises que l'on voudra acheminer par la voie maritime. C'est une des solutions possibles. Et vous nous dites, si je vous comprends bien, que vous ne pouvez absolument pas appliquer cette solution sous le régime actuel?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, je crois qu'il ne faudrait pas s'arrêter uniquement aux péages sur la Voie maritime, car ils ne constituent qu'un élément plutôt négligeable quand on considère le coût total du transport de marchandises dans le système des Grands lacs.

Comme je l'ai dit tout à l'heure en réponse à une autre question, il me semble que nous devrions chercher à isoler chacun des coûts qui entre dans le transport d'une tonne de marchandises dans le système et nous demander ce qui peut être fait pour chacun. Quelqu'un a justement posé une question tout à l'heure au sujet de l'un de ces éléments: les 45c. de la quasi-assurance. Je ne suis pas trop sûr du terme qu'on a utilisé. Je crois qu'il serait plus productif de se concentrer sur tous ces éléments de coûts et de considérer ce que l'on peut faire à leur sujet que de continuer à s'acharner sur les péages.

Ce n'est qu'une remarque, monsieur le président. Comme vous le savez déjà, nous sommes quand même tout disposés à répondre aux vœux du Comité.

M. Reid: Nous en prenons bonne note, monsieur O'Neil. Nous voulons examiner les 21 éléments de coûts que vous avez énoncés, mais avec le temps dont nous disposons, j'ai bien peur que ce ne soit pas possible, et encore moins aujourd'hui. J'espère que l'occasion s'en présentera sous peu.

Dans votre rapport, on laisse entendre que l'on prévoit un déficit de quelque 15,9 millions de dollars pour 1986-1987. Avez-vous un échéancier de l'augmentation des péages? Où et quand les augmentations seront-elles imposées?

[Texte]

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, we do not have a forecast as a percentage increase in tolls. At one time we established tolls for three years. We said this will be the rate for the following three years. At the request of the industry we have now changed that to an annual review and we establish the tolls on an annual basis.

There are pros and cons of both of these approaches. It is a matter of how you want to look at it as to whether you would rather see displayed right now, the next three years or four years or whatever, or look at this on an annual basis. The decision was made a few years ago that it would be done on an annual basis. As a result, we have frozen tolls in a couple of years when we thought we could do this. That is the framework we are working with in this matter of tolls. We have to put some kind of income figures together for our corporate plan, but they are all subject to negotiation with the United States and will continue to be subject to negotiation with the United States. They are merely for guidance purposes. They are not in any way indicative of precisely where we are going to end up.

The Chairman: You said earlier you are going to be meeting with your opposite number on the 15th, I guess, of this month.

Mr. W. O'Neil: That is right.

The Chairman: You are going there with some thoughts on paper and you are going to meet him and he has some thoughts on paper. I guess to follow along with Mr. Reid's question, are those thoughts on paper a discussion on an increase in tolls, or do you have your discussion and then make your recommendation to the Minister?

Mr. W. O'Neil: We will have our discussion and we certainly will have some ideas as to where we would like to end up, but I think it would be premature to say anything about that now when I am going to start negotiations in 10 days time. It is obvious from the display of numbers as to what we need. What we are going to get is something else.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, could I ask a supplementary?

The Chairman: Yes.

Mr. Taylor: Mr. Reid was mentioning that there was a variance of tolls now. I understand that what he wanted was a lesser toll based on the distance, so that you could have pick-ups along the route. That is the way I understood the question. Is that possible today?

Mr. W. O'Neil: It is not possible today. The toll structure through the Welland is either bulk cargo or general cargo, with the lockage fee element and the GRT—gross registered tonnage—going in to make a composite toll.

On the Montreal to Lake Ontario, we have a difference in the rate charged for—and general cargo is different—general cargo, grain, and other bulk. Grain has a lower rate in the

[Traduction]

M. W. O'Neil: Monsieur le président, nous n'avons aucune prévision quant au pourcentage d'augmentation des péages. À un certain moment, nous avons établi les péages pour trois ans. Nous avons dit que ce serait les taux qui s'appliqueraient pendant les trois années suivantes. À la demande de l'industrie, nous sommes revenus à une formule annuelle, et nous établissons les péages pour l'année qui suit.

Il y a du pour et du contre dans les deux formules. Tout dépend de la préférence que l'on peut avoir à connaître les taux qui prévaudront dans les trois ou quatre années qui viennent ou à ne vouloir connaître que celui de l'année qui suit. Il y a quelques années, nous avons décidé d'adopter une formule annuelle. Cette décision nous a permis de ne pas augmenter les péages pendant une couple d'années quand nous avons pensé pouvoir nous le permettre. C'est donc dans ce cadre que nous évoluons en ce qui a trait aux péages. Nous avons besoin de chiffres à inscrire à la rubrique des revenus de notre plan général, mais tous ces chiffres sont sujets à négociation avec les États-Unis et continueront de l'être. Ils ne sont là qu'à titre indicatif, et il ne faudrait aucunement les interpréter comme une révision exacte des revenus futurs.

Le président: Vous avez dit plus tôt que vous alliez rencontrer votre homologue le 15 décembre, je crois.

M. W. O'Neil: C'est juste.

Le président: Vous avez sans doute mis quelques idées par écrit en révision de cette rencontre et votre homologue l'a sans doute fait lui aussi. Pour faire suite à la question de M. Reid, allez-vous discuter d'une augmentation des péages, ou allez-vous d'abord en discuter et faire ensuite votre recommandation au ministre?

M. W. O'Neil: Nous allons discuter, et nous aurons sûrement certaines idées des objectifs que nous voudrions atteindre, mais je crois qu'il serait prématuré d'en parler maintenant quand les négociations ne doivent débiter que dans 10 jours. Les chiffres que nous avons indiquent clairement ce dont nous avons besoin, mais il y a une marge entre ce qu'il nous faut et ce que nous obtiendrons.

M. Taylor: Monsieur le président, pourrais-je poser une question supplémentaire?

Le président: Allez-y.

M. Taylor: M. Reid disait tout à l'heure que les péages variaient maintenant. Si je comprends bien, je crois qu'il voulait qu'il y ait un péage moindre selon la distance afin de permettre des arrêts pour charger des marchandises sur le parcours. C'est comme cela que j'ai compris sa question. Est-ce possible aujourd'hui?

M. W. O'Neil: Non, c'est impossible. Le tarif des péages au canal de Welland est prévu en fonction des produits en vrac ou des marchandises mixtes. S'ajoutent aussi l'élément des droits d'éclusement et celui du tonnage brut enregistré, qui en font un péage composé.

Dans la section Montréal-Lac Ontario, il y a des différences entre les taux qui s'appliquent aux marchandises mixtes, aux céréales et autres marchandises en vrac. Dans cette section, ce

[Text]

Montreal-Lake Ontario section. That was a negotiated thing, which was done back in 1979.

Mr. Taylor: So that is probably why there is no pick-up along the route.

Mr. W. O'Neil: It would be somewhat difficult to get a system in of pick-up. It can be looked at, but it is a bit difficult, just in the nature of the shipping business.

Mr. Taylor: Thank you.

• 1125

Mr. Reid: Mr. Taylor, that is just exactly what I am talking about. There is a variance in tolls on the Montreal...
[Technical Difficulty—Editor]

If the principle is established, why are we so locked into the approach that Seaway tolls are such that they might have to be negotiated with the government? But it is possible, and if the St. Lawrence Seaway is at stake then I suggest that everything should be possible.

I have one other question. Some sectors on the other side of the river, the American side, as well as ports and harbours within the Great Lakes basin, suggest that there is too much flexibility in the St. Lawrence Seaway with respect to the time of the shipping season. I recognize that an extended season must allow you time for maintenance repairs in this great northern climate, but is there a possibility of an extended season which would give a fixed schedule whereby ports and brokers, with respect to freight shipments, would know when the St. Lawrence Seaway would be open and the ports and harbours could guide themselves accordingly so that there could be a program of shipping introduced into the Great Lakes system?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, the matter of when we close and when we open and extending the season is one that is with us all the time. I said earlier, I think, in my comments that this is predicated on the weather. We do our best to operate within the constraints that are driven by the weather. When it comes to the closing, we announce early in the year that closing dates are whatever they may be. This year, it is December 17 on the Montreal to Lake Ontario section and December 22 on the Welland.

At the same time, we say these are dates that are subject to change—provided the weather will permit it. We make the decision about a week before the published dates as to what we are going to do. We have not been able to find a system that works any better than this.

If we want to set firm dates and tell everyone they can operate within a certain timeframe, then we would probably have to pick dates of early in December and the middle of April, because those would be the only sure dates we could guarantee. If we did not meet those dates, we would be sued because of the way things go on these days. So we have worked out the system with the industry that allows the flexibility they

[Translation]

sont les céréales qui ont le meilleur taux. C'est un taux que l'on a négocié en 1979.

M. Taylor: C'est donc probablement pourquoi il ne se fait aucun ramassage sur le parcours.

M. W. O'Neil: Il serait plutôt difficile d'établir un tel système. Nous pouvons examiner la question, mais c'est un peu difficile de par la nature même du transport maritime.

M. Taylor: Merci.

M. Reid: Monsieur Taylor, c'est précisément ce que je dis. Les péages varient dans la section Montréal-lac Ontario...
[Difficulté technique—Éditeur]

Si le principe est établi, pourquoi sommes-nous tellement obnubilés par l'idée que les péages sur la voie maritime sont d'une nature telle qu'il faudrait les négocier avec le gouvernement? Mais c'est possible, et s'il y va de la survie de la voie maritime du Saint-Laurent, je suggère que tout devrait être possible.

J'ai encore une autre question. Des gens de certains secteurs de l'autre côté de la frontière, du côté américain, ainsi que de ports et de havres du bassin des Grands lacs suggèrent qu'il y a trop de flexibilité en ce qui a trait à la saison de la navigation dans la voie maritime. Dans ce parfait climat nordique que nous connaissons, je reconnais que vous devez disposer de suffisamment de temps à la fin de la saison pour effectuer l'entretien et les réparations qui s'imposent, mais ne pourrait-on pas établir une saison de navigation prolongée, avec des dates fixes, qui permettrait aux responsables des ports et aux agents d'expédition de savoir à quel moment la voie maritime serait ouverte et qui servirait aussi de guide pour les ports et les havres afin de pouvoir établir un programme de transport dans le système des Grands lacs?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, la question de la fermeture, de l'ouverture et de la prolongation de la saison de la navigation est une préoccupation de tous les instants. J'ai dit tout à l'heure, je crois, que tout repose sur les conditions météorologiques. Nous faisons de notre mieux pour fonctionner dans les limites que nous impose le temps. Pour la fermeture de la saison, nous annonçons tôt dans l'année les dates qui ont été déterminées. Cette année, la date de fermeture prévue dans la section Montréal-lac Ontario est le 17 décembre, et au canal de Welland, le 22 décembre.

Nous disons en même temps qu'il peut arriver que ces dates changent selon ce que permettra le temps. Nous prenons la décision finale environ une semaine avant les dates annoncées. Nous n'avons pas pu trouver de système qui soit meilleur que celui-là.

Si nous voulions fixer des dates et dire à tous les intéressés qu'ils peuvent compter que la voie maritime sera ouverte de telle à telle date, il faudrait probablement arrêter notre choix sur une date au début de décembre pour la fermeture et une date au milieu d'avril pour l'ouverture parce que ce seraient les seules que nous pourrions garantir. De la façon dont vont les choses de nos jours, s'il fallait que nous ne respections pas ces

[Texte]

are prepared to live with. It is not a perfect system, but it is the best we can devise.

Other than that, I think it would be more restrictive and it would not be in everyone's interest. The ships want to make as many trips as possible. The salties want to get out of the system so they do not get caught inland, and the lake vessels are prepared to keep going until about the last minute.

The Chairman: Do you have another question, Mr. Reid?

Mr. Reid: Yes, one last question. In this committee, a lot of time and thought is given to *Freedom to Move* and competitiveness. It has been mentioned before—deregulation and competitiveness. The St. Lawrence Seaway, by reason of the shipping season, is at a disadvantage regarding trucking and railways.

Are you conducting studies, making surveys to test or continue the liability of the operation of the seaway in the light of deregulation and looking at the American side, as well as this side, with respect to measures that are taken to possibly give advantages to railways elsewhere, possibly to ship iron ore from Baltimore to Toledo or Cleveland? And I do not know why we cannot ship and do not ship Canadian potash to central Ontario by marine transport.

Mr. Angus: It goes to the States.

Mr. Reid: I understand most of the potash goes by rail. Are any studies being conducted by the seaway with respect to future possible cargoes for use and shipment on the seaway?

• 1130

Mr. W. O'Neil: We are looking at the possibility of future cargoes, but I do not say we have any intense study underway that would do that. For instance, you mentioned that potash is available in the maritime provinces and could come to the Great Lakes through the seaway system. That is a possibility. It has been suggested, and some discussions have taken place with people who would be involved in that, but again, no one package has been put together which would lead to a successful conclusion of those discussions. However, they are ongoing. As a sort of a study itself, looking only at these features, the answer is no, we are not doing that.

Mr. Reid: From a domestic point of view—and we are concerned with marketing—has the St. Lawrence Seaway established a marketing promotional agency, from the point of view of obtaining new cargo and promoting the use of the St. Lawrence Seaway in other modes of operation, either piggy-backing or whatever else?

[Traduction]

dates, nous serions poursuivis à coup sûr. Nous avons donc établi un système de concert avec l'industrie qui accorde la flexibilité qu'elle consente à assumer. Le système n'est pas parfait, mais c'est le mieux que nous avons pu faire.

S'il en était autrement, je crois que ce serait plus restrictif et que ce ne serait pas dans l'intérêt de tous. Les transporteurs veulent que leurs navires fassent autant de voyages que possible. Certains veulent retirer leurs navires du système de peu qu'ils se retrouvent immobilisés dans les eaux intérieures, et les transporteurs de Grands lacs sont prêts à continuer jusqu'à la dernière minute.

Le président: Avez-vous une autre question, monsieur Reid?

M. Reid: Oui, j'en ai encore une. Au sein de notre Comité, nous accordons beaucoup d'importance au document *Aller sans entraves* à la concurrence. On en a déjà parlé—de la déréglementation et de la concurrence. La saison de la navigation désavantage la voie maritime du Saint-Laurent par rapport au transport par camion et au transport ferroviaire.

Avez-vous entrepris des études ou des enquêtes pour évaluer la viabilité de l'exploitation de la voie maritime dans le contexte de la déréglementation et relativement aux mesures qui sont prises, tant du côté américain que canadien, pour donner des avantages aux compagnies de transport ferroviaire en fonction du transport de minerai de fer de Baltimore à Toledo ou Cleveland, par exemple? Et je ne sais pas pourquoi nous ne pouvons pas expérimenter et nous n'expédions pas de potasse canadienne par bateau dans le centre de l'Ontario.

M. Angus: Parce qu'elle s'en va aux États-Unis.

M. Reid: Je crois comprendre que le plus gros de la potasse est transporté par le chemin de fer. L'administration de la Voie maritime a-t-elle entreprise des études quant aux marchandises qui pourraient éventuellement être transportées par la Voie maritime?

M. W. O'Neil: Nous nous intéressons à la possibilité d'attirer de nouvelles marchandises, mais je ne dis pas que nous avons entrepris quelque étude approfondie que ce soit à cet égard. Par exemple, vous avez mentionné que l'on pourrait très bien utiliser la Voie maritime pour transporter la potasse des Provinces maritimes vers les Grands lacs. C'est une possibilité que l'on a suggérée. Il y a eu quelques discussions à ce sujet, mais on n'a encore rien suggéré qui puisse aboutir à une conclusion heureuse de ces discussions. Toutefois, on en discute. Maintenant, à savoir si nous avons entrepris une étude sur cette questions précise, la réponse est non.

M. Reid: Sur le plan national—car nous nous intéressons à la commercialisation—l'Administration de la Voie maritime a-t-elle établi un service de commercialisation dans le but d'attirer de nouvelles marchandises et de promouvoir l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent en fonction d'autres modes d'exploitation comme le ferroutage ou bien d'autres encore?

[Text]

Mr. W. O'Neil: I think I referred to that earlier on when I said we were working with the subcommittee of the DMA in that regard.

Mr. Reid: Yes.

The Chairman: I must say, Mr. Reid's comments do come forward in the *Freedom to Move* paper. Witnesses were before us, and I think it was the Great Lakes Waterways Development Association that actually presented a very interesting, constructive brief suggesting ways there could be more aggressive marketing. Perhaps we will take that another day.

Just to conclude, I know Mr. Reid thinks I am cutting him off, which I am, but just to go back to this toll thing, as I understand it, you are going to have your negotiations on the 15th. The facts on your annual report make it fairly clear under the present policy of government as to what you may be seeking. In any recommendation you make to the Minister for the toll structure in the next year, hand in hand with that will go the other component parts of the cost of the seaway, would it not, and where there could be changes there to lessen any impact of increases if that is what is necessary? That must be an ongoing thing, is it not, or have I got the whole thing wrong, and Mr. Reid is right?

Mr. W. O'Neil: I do not think I can answer who is right and who is wrong on that. I can just tell you where I think we are. We are constantly working at cutting costs in the organization. In fact, this past summer we reduced our lock crews by one person, which will be a saving of something like \$2 million when this is all put together. Over the past six years, we have reduced our labour force by 20%. We have brought efficiencies in that have allowed us to do that. We are constantly seeking ways to cut our costs. That is ongoing.

We have made these positive changes in our method of operation at no disadvantage to the people using the system. The system is operating just as well as it was before, but we found we were doing things with fewer ships than we had previously. We were teed up for 32 ships, and we were running the 18 and so on that I am talking about now. We were able to bring these efficiencies in, and as I say, we have reduced our labour force by 20%.

The Chairman: Separate and apart from pilotage—which I think is another issue but a very relevant issue—having introduced the efficiencies in these different elements, do you see any further efficiencies in those cost components that would reduce your costs and that you are going to have to look at? Interestingly enough, you said to Mr. Reid that there was a preoccupation with the tolls. He was talking about composite tolls and different tolls and staggered tolls for different distances, as I understood him, and you have introduced the efficiencies. After the discussions with the Americans, coming back to Canada and reporting to the Minister, are there other efficiencies you are going to be able to suggest, or is the only

[Translation]

M. W. O'Neil: Je crois en avoir parlé plus tôt quand j'ai dit que nous travaillons sur la commercialisation avec le sous-comité de la DMA.

M. Reid: Oui.

Le président: Je dois dire que les observations de M. Reid s'inspirent du document *Aller sans entraves*. Nous avons reçu des gens de la *Great Lakes Waterways Development Association*, je crois, qui nous ont présenté un mémoire fort intéressant et constructif dans lequel on suggérait des façons de donner plus de mordant à la commercialisation. Nous en reparlerons peut-être une autre fois.

Je sais que M. Reid pense que je l'interromps, ce qui est vrai, mais je voudrais revenir aux péages sur lesquels vous allez négocier le 15 décembre, si je comprends bien. Les faits qui sont rapportés dans votre rapport annuel ne laissent planer aucun doute sur vos intentions compte tenu de la politique actuelle du gouvernement. Dans la recommandation que vous ferez au ministre en fonction du tarif des péages pour l'année qui vient, vous aurez tenu compte des autres éléments de coût de la Voie maritime, n'est-ce pas, ainsi que des changements qu'il pourrait falloir apporter pour atténuer l'effet d'augmentation si c'était nécessaire? Cela doit se faire de façon régulière, n'est-ce pas? Ai-je bien compris, ou est-ce M. Reid qui a raison?

M. W. O'Neil: Je ne crois pouvoir dire qui a tort et qui a raison là-dessus. Je ne peux que vous dire où je crois que nous en sommes. Nous travaillons constamment à diminuer les coûts au sein de l'administration. En fait, l'été dernier, nous avons réduit nos équipes affectées aux écluses d'une personne, ce qui devrait permettre de réaliser une économie de quelque 2 millions de dollars en bout de course. Dans les six dernières années, nous avons réduit notre effectif de 20 p. 100. C'est à l'introduction de techniques plus efficaces que nous devons cette performance. Nous sommes constamment à la recherche de moyens d'abaisser nos coûts. C'est une préoccupation courante chez nous.

Nous avons pu apporter ces changements dans nos méthodes d'exploitation sans que notre clientèle en souffre. Le système fonctionne aussi bien qu'auparavant, mais nous avons découvert que nous pouvions aussi bien nous tirer d'affaire avec moins de navires qu'auparavant. Nous étions équipés pour écluser 32 navires et nous n'en éclusions en fait que 18. Nous avons introduit les méthodes plus efficaces que je mentionnais tout à l'heure et avons réussi à réduire notre personnel de 20 p. 100.

Le président: À part le pilotage—qui est une autre question, je crois, mais fort pertinente—et après avoir introduit ces méthodes dans ces différents secteurs, en voyez-vous d'autres qui pourraient réduire vos coûts et que vous allez devoir examiner? Fait à remarquer, vous avez dit à M. Reid que vous vous intéressiez à la question des péages. Il parlait alors de péages composés, des péages différents et de péages établis en fonction de distances différentes, si j'ai bien compris, et vous avez introduit des méthodes plus efficaces. Après les discussions avec les Américains, quand vous reviendrez au Canada et que vous ferez rapport au ministre, serez-vous en mesure de suggérer d'autres méthodes ou techniques plus efficaces, ou le

[Texte]

thing you are really going to be able to look at the toll structure, as to getting revenue to comply with the mandate of the government?

Mr. W. O'Neil: I do not see any substantial changes we can make in the operation of the seaway which would generate sufficient funds to overcome our financial situation. I just cannot see that in the wind.

The Chairman: I must say that was a nice time to wind up. Mr. Angus, you wanted to ask a question?

Mr. Angus: I have a couple of quick questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Very quick.

• 1135

Mr. Angus: Mr. O'Neil, your comments to us in June flagged... You know, we have been talking about the whole question of rail rates and their impact on the use of the seaway. Has the authority done or is it doing or is it planning on doing any independent analyses of the impact of the rail rate structure on the use of the seaway?

Mr. W. O'Neil: Mr. Chairman, it is an important question, but it is extremely difficult for us to do it. The costs of operating the railways and that sort of thing is—

The Chairman: You do not have the information.

Mr. W. O'Neil: That is correct. We did not after our last—

The Chairman: Under *Freedom to Move* in the open system there will be a lot more out there, perhaps. No, no, it actually might be even less.

Mr. Angus: That is right.

The Chairman: No confidential contracts.

Mr. Angus: One final question, Mr. Chairman, and it relates to the whole question of the length of the season. Could you tell us what the impact on the energy production side is of the amount of power that is able to be generated, and therefore the value to the seaway authority, by physically keeping the seaway open later on into the year? Does the break-up of the ice have an impact on the ability of the Ontario Hydro generating plant to put out power at probably what I guess is the darkest time of the year?

Mr. W. O'Neil: We are talking about the St. Lawrence River now.

Mr. Angus: Yes.

Mr. W. O'Neil: The management of the river is done jointly between the power authorities and ourselves, of course, within the umbrella of the IJC. There could be very serious problems with the generation of power if we did not manage this properly. The objective is to get the navigation through to the

[Traduction]

tarif des péages sera-t-il vraiment le seul élément que vous pourriez considérer comme source de revenus pour respecter le mandat du gouvernement?

M. W. O'Neil: Je ne vois pas quels changements importants dans l'exploitation de la voie maritime pourraient rapporter suffisamment pour rétablir notre situation financière. Je ne vois vraiment pas.

Le président: Monsieur Angus, vous aviez une question?

M. Angus: J'aurais une ou deux brèves questions, monsieur le président, oui.

Le président: Soyez très bref.

M. Angus: Monsieur O'Neil, les observations que vous nous avez faites en juin nous ont signalé... Nous avons discuté de la question des tarifs ferroviaires et de leurs effets sur l'utilisation de la Voie maritime, vous savez. L'Administration a-t-elle effectué, mène-t-elle ou prévoit-elle effectuer une analyse indépendante quelconque des effets du tarif ferroviaire sur l'utilisation de la Voie maritime?

M. W. O'Neil: Monsieur le président, c'est une question importante, mais il nous est extrêmement difficile de le faire. Les coûts d'exploitation des compagnies de chemins de fer et tout cela nous...

Le président: Vous n'avez pas les renseignements nécessaires.

M. W. O'Neil: C'est juste. Après notre dernière rencontre, nous n'avons pas...

Le président: Selon le document *Aller sans entraves*, dans le système déréglementé, il y aura peut-être beaucoup de renseignements disponibles. Non, non, il se pourrait même qu'il y en ait moins, en fait.

M. Angus: C'est juste.

Le président: Pas de contrats confidentiels.

M. Angus: Monsieur le président, j'ai encore une dernière question au sujet de la saison de la navigation. Pourriez-vous nous parler de l'effet de la saison de la navigation sur la production d'énergie en ce qui a trait à la quantité d'électricité que l'on peut produire, et ce faisant, de l'intérêt pour l'Administration de garder la voie maritime ouverte tard dans la saison? Le bris de la glace a-t-il un effet sur la capacité de la centrale de l'Hydro-Ontario à produire de l'électricité au temps de l'année où les jours sont probablement les moins longs?

M. W. O'Neil: Nous parlons bien du fleuve Saint-Laurent maintenant.

M. Angus: Oui.

M. W. O'Neil: La gestion du fleuve relève conjointement des autorités en matière de production d'électricité et de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent chapeautées, évidemment, par la C.M.I.. La production d'électricité pourrait causer de graves maux de tête si la

[Text]

very end, and then turn the river over to the power authorities. In Beauharnois, for instance, you would want an ice cover to form so that you do not have this broken ice going down into the generating equipment all the time. So there is, again, a combination of factors. We have to manage this thing in such a way that we do not end up impeding the generation of power, and so far we have been quite successful at that. But it is a consideration all the time.

Mr. Angus: So actually if there was a need to lengthen the season, from that aspect by itself it would make more sense to establish an earlier opening at a time of the year when there is more sunlight and therefore less electricity needed than in mid-December, late December, when we have the longest night.

Mr. W. O'Neil: We look at that mostly from how we can best get water through the system, and the best way is to get an ice cover to form, and then it is a pipe that the water flows under. It is this period when you have broken ice and shore ice, and so on, floating around that causes the difficulties. I would not say that opening earlier would necessarily be better. Again, it would depend on the type of season we have.

Mr. Angus: Thank you, Mr. O'Neil. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. O'Neil, I want to thank you and your colleagues for coming on relatively short notice. I think we have explored it pretty fully at the moment. I just want to thank you again for co-operating with the committee, as you have in the past. There is some interest in the whole seaway, not just manifest with the announcement on Friday. We still are not quite sure just how far we are going and when we are going to get there, but I do know that we have now concluded this session.

The committee is adjourned until Thursday, when we will have before us the Dominion Marine Association.

[Translation]

gestion du fleuve n'était pas adéquate. L'objectif est de mener la navigation à bon terme et de laisser ensuite le fleuve aux autorités de production d'électricité. À Beauharnois, par exemple, on souhaite qu'il se forme une couche de glace dans les turbines. Il y a donc un ensemble de facteurs dont il faut tenir compte. Nous devons faire en sorte de ne pas nuire à la production d'électricité, et jusqu'à maintenant, nous avons assez bien réussi. Mais c'est une préoccupation de tous les instants.

M. Angus: En fait, s'il fallait allonger la saison de la navigation, du point de vue de la production d'électricité, il serait plus logique d'ouvrir la saison plus tôt, en un temps de l'année où les jours sont plus ensoleillés et que la demande d'électricité est donc plus faible qu'à la mi-décembre ou à la fin de décembre, quand les nuits sont les plus longues.

M. W. O'Neil: Nous considérons cette question du point de vue de la meilleure manière d'introduire de l'eau dans le système, et cela consiste à laisser se former une couche de glace sur l'eau. C'est la période où la glace se brise et que des morceaux de glace se détachent des berges qui provoque le plus de difficultés. Je ne dirais pas qu'il serait nécessairement avantageux d'ouvrir la saison plus tôt. Tout dépend du genre de saison que nous avons.

M. Angus: Monsieur O'Neil, monsieur le président, merci.

Le président: Monsieur O'Neil, je veux vous remercier, ainsi que vos collègues, d'être venus nous rencontrer malgré le peu de préavis. Je pense que nous avons pas mal fait le tour de la question pour le moment. Je veux vous remercier encore une fois d'avoir collaboré aussi volontiers avec le Comité, comme vous l'avez aussi fait par le passé. La Voie maritime suscite un certain intérêt qui ne se manifeste pas seulement par l'annonce qui a été faite vendredi. Nous ne savons pas encore de façon trop précise jusqu'où nous irons ni quand nous y arriverons, mais je sais que nous venons de conclure la présente séance.

La séance est levée jusqu'à jeudi; nous recevrons alors les représentants de la Dominion Marine Association.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the St. Lawrence Seaway Authority:
William A. O'Neil, President.

TÉMOIN

De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:
William A. O'Neil, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, December 4, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le jeudi 4 décembre 1986

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority
1985-86

CONCERNANT:

Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime
du Saint-Laurent 1985-1986

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

MEMBRES

André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 4, 1986

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m., this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From the Dominion Marine Association: Norman Hall, President; Angus Laidlaw, Research Coordinator.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated October 1, 1986 relating to the Annual Report 1985-86 of the St. Lawrence Seaway Authority (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, December 2, 1986*).

Norman Hall made a statement accompanied by a visual presentation and, with the other witness, answered questions.

On motion of André Ouellet, it was agreed and ORDERED,—That those charts presented by the witness which are relevant to understanding the witness's opening statement be appended to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence* (*Appendix "TRPT-2"*).

At 11:28 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 DÉCEMBRE 1986

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 36, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: De la Dominion Marine Association: Norman Hall, président; Angus Laidlaw, coordinateur de la recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 1^{er} octobre 1986 relatif au rapport annuel (1985-1986) de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (*Voir Procès-verbaux du mardi 2 décembre 1986*).

Norman Hall fait une déclaration qui se double d'un exposé visuel, puis lui-même et l'autre témoin répondent aux questions.

Sur motion d'André Ouellet, il est convenu et ORDONNÉ,—Que les graphiques présentés par le témoin et de nature à éclairer sa déclaration préliminaire figurent en appendice aux (*Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*Appendice "TRPT-2"*)).

À 11 h 28, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, December 4, 1986

• 0935

The Chairman: I would like to apologize for being five minutes late. That is not a very good example. All the members of the quorum are here before us, so I am hoping that we can move along with the first degree of dispatch.

I would like to welcome Mr. Norman Hall, the president of the Dominion Marine Association, who has been before the committee from time to time. We appreciate him coming on relatively short notice, and the reference that we have him here before us is the consideration of the report of the St. Lawrence Seaway. Mr. Hall, you have some opening remarks, and then we could start questions.

The House is going until 11 a.m. and there may be many funny things happening there that would disturb committee meetings. So I am hoping that after we hear the witness today, we can have a meaningful steering committee with all members around the table to discuss where we are between now and the new year and some of the developments that have or have not occurred. Mr. Hall.

Mr. Norman Hall (President, Dominion Marine Association): Thank you, Mr. Chairman. As you have indicated, this did come on short notice and we have been trying to make a precis of our brief, but we just have not had the opportunity. So I would like to read the paper I have, with your permission. I apologize for not having copies for the members of the committee, but again, it was short notice.

The Chairman: If you could just give us the highlights in your usual succinct way, that will provoke questions and then perhaps you could leave us with the brief. We could get a photograph even now, as you are giving the précis of it.

Mr. Hall: Very well. You would prefer that I keep this very, very brief and leave it for questions? Is there a time limit here of some description?

The Chairman: No, you are our only witness this morning. Just carry on. I just do not want you to read the brief word for word, that is all.

Mr. Benjamin: Maybe he should.

The Chairman: Well, I must say it is big print. Are you are going to have a slide show?

Mr. Hall: There are only a few slides, just to highlight some of the graphs we have.

The Chairman: Very well. Pardon me for interfering.

Mr. Hall: We are most pleased to have the opportunity to address this committee and present the seaway situation from the perspective the Dominion Marine Association.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 4 décembre 1986

Le président: Je voudrais d'abord m'excuser pour ce retard de cinq minutes. Ce n'est pas la façon de donner l'exemple. Nous avons le quorum, et j'espère que nous pourrions procéder avec la plus grande célérité.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Norman Hall, président de l'Association Dominion Marine, qui est déjà venu témoigner devant le Comité à quelques reprises. Nous le remercions d'avoir agréé à notre demande malgré un préavis relativement court, et l'objet de sa comparution aujourd'hui est l'examen du rapport de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Monsieur Hall, vous avez quelques remarques d'introduction à nous présenter, je crois, et nous passerons ensuite aux questions.

La Chambre siège jusqu'à 11 heures ce matin, et il s'y passe des événements inhabituels qui pourraient perturber les réunions des comités. J'espère que nous serons en mesure, après avoir écouté notre témoin, de tenir une réunion d'orientation avec tous les membres pour discuter de ce que nous allons faire d'ici à la nouvelle année et faire le point sur la situation. Monsieur Hall.

M. Norman Hall (président de l'Association Dominion Marine): Merci, monsieur le président. Comme vous l'avez signalé, l'invitation m'est parvenue à bref délai, et nous avons essayé de préparer un résumé de notre mémoire, mais le temps nous a manqué. Je vous lirai donc le document que j'ai entre les mains, si vous le permettez. Je regrette de ne pas pouvoir en distribuer des exemplaires aux membres du Comité, mais, encore une fois, le temps nous a fait défaut.

Le président: Si vous pouviez tout simplement nous présenter les faits saillants du document, dans votre style concis habituel, ce serait suffisant pour susciter des questions, et vous pourriez ensuite nous laisser le mémoire. En fait, on pourrait même en faire la photocopie pendant que vous le résumez.

M. Hall: Très bien. Vous voulez donc que je sois extrêmement bref, pour qu'on puisse disposer de plus de temps pour les questions? Avez-vous prévu un temps limite?

Le président: Non, vous êtes notre seul témoin ce matin. Dites ce que vous avez à dire. Je préférerais tout simplement que vous nous épargniez la lecture intégrale du mémoire.

M. Benjamin: Peut-être le devrait-il?

Le président: Je dois dire qu'il est assez volumineux. Avez-vous l'intention de projeter des diapositives?

M. Hall: Quelques-unes, oui, simplement pour illustrer certains points sous forme de graphiques.

Le président: Parfait. Excusez mon intervention et lisez votre mémoire.

M. Hall: Nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de présenter au Comité, du point de vue de l'Association Dominion Marine, la situation actuelle de la voie maritime.

[Texte]

The Dominion Marine Association represents 15 Canadian shipping companies operating 136 Canadian flag vessels. At the end of 1985, the DMA fleet comprised 80% of all Canadian merchant ships over 1000 GRT, 90% of the total registered tonnage and 89% of the dead weight. Most of the fleet is limited to trading in the inland system and hence is dependent on the St. Lawrence Seaway for its viability. Less than 30% of the ships have the ability to trade outside.

Annual workload of this fleet, using 1985 data, is 75 million tonnes of cargo moved and over 88 billion tonne-kilometers. Of this output, 32% was in grain, the principal cargo, and 24% was in iron ore. Half of the iron ore movement comes from the lower St. Lawrence into the seaway as a back haul to grain. Together, these two commodities account for over 50% of all the DMA output, travelling much of the river and the seaway system. The third major cargo is coal, but 50% of that is across lake and does not really use the seaway system.

The DMA provides employment for approximately 4,000 shipboard personnel and we believe that a multiplier of 4:1 to 5:1 can be ascribed for us and auxiliary industries dependent on shipping. We purchase goods and services all along the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. In addition, it should be noted that Canadian ships, most of which are represented in this association, provide nearly 70% of toll revenue for the Welland Canal and 60% on the Montreal-Lake Ontario section. As we are aware, much of the public attention involving the seaway over the past several years has been directed toward its physical state and reliability. It is timely and appropriate for me to commend the Seaway Authority and the government for the announcement last week by the Minister of Transport of the seven-year program to rehabilitate the Welland Canal. The program is undoubtedly a necessary one, in order, as Mr. Crosbie put it:

to fulfil the government's commitment to preserving the status of the seaway as an integral and viable part of the Canadian transportation system.

• 0940

At the same time, we must also be concerned about the economic viability of the system, and this is the focus of our submission. Our concern about ongoing viability, not only of the seaway but of our own industry, is based on the cold, hard fact that our industry is performing very poorly in every accepted form of financial measurement.

A DMA financial profile, which covers the activity of participating members for the past eight years, consistently shows inadequate returns on investment and projects below

[Traduction]

L'Association Dominion Marine représente quinze compagnies de transport maritime exploitant 136 navires battant pavillon canadien. À la fin de 1985, la flotte de l'association représentait 80 p. 100 de tous les navires marchands canadiens de plus de 1,000 tonneaux de jauge brute, 90 p. 100 de l'ensemble du tonnage de jauge et 89 p. 100 du port en lourd. La plus grande partie de cette flotte se limite au commerce intérieur et sa survie dépend donc de la voie maritime du Saint-Laurent. Moins de 30 p. 100 des navires peuvent être affectés aux échanges internationaux.

La charge d'affrètement annuelle de cette flotte, d'après les données de 1985, s'élève à 75 millions de tonnes, pour plus de 88 milliards de tonnes-kilomètres. Le grain, qui est la principale marchandise, accapare 32 p. 100 de ce volume, tandis que la part du minerai de fer est de 24 p. 100. La moitié des expéditions de minerai de fer proviennent du bas Saint-Laurent et sont transportées par les navires qui remontent la voie navigable après avoir déchargé leur grain. Ces deux marchandises mises ensemble constituent plus de 50 p. 100 de tout le volume que transporte l'association sur la majeure partie du réseau fluvial. Le charbon est aussi une marchandise importante, mais 50 p. 100 du trafic se fait sur les Grands lacs plutôt que sur la voie maritime proprement dite.

L'association fournit des emplois à environ 4,000 employés de bord et, à notre avis, l'effet multiplicateur directement attribuable à notre industrie et aux industries connexes qui dépendent du transport est de l'ordre de 4:1 à 5:1. Nous achetons des biens et des services sur tout le réseau des Grands lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. Il est à signaler en outre que les navires canadiens, dont la plupart sont représentés par notre association, produisent près de 70 p. 100 des recettes de péage du canal de Welland et 60 p. 100 du tronçon entre Montréal et le lac Ontario. En ce qui a trait à la voie maritime, nous sommes conscients que le public a surtout porté son attention ces dernières années sur l'état et la fiabilité des aménagements. Je tiens à profiter de l'occasion pour féliciter l'Administration de la voie maritime et le gouvernement, qui, par l'entremise du ministère des Transports, ont annoncé la semaine dernière un programme septennal de remise en état du canal de Welland. Il ne fait aucun doute que ce programme s'imposait, afin que, pour reprendre les paroles de M. Crosbie:

le gouvernement puisse s'acquitter de son engagement à préserver l'intégralité et la viabilité de la voie maritime au sein du réseau de transport du Canada.

Parallèlement, il nous faut veiller à la viabilité économique du réseau, et c'est justement sur cette question que porte notre mémoire. Nos inquiétudes concernant la viabilité à long terme, non seulement du réseau, mais également de notre propre industrie, proviennent du fait, malheureusement indéniable, que le rendement de notre industrie est fort médiocre, quelles que soient les méthodes d'évaluation financière adoptées.

Un profil financier de l'association, qui porte sur les activités des membres participants au cours des huit dernières années, montre que les rendements de l'investissement sont régulière-

[Text]

proven record from passive investments such as bonds, and in fact indicates an aggregate loss in 1986, with a corresponding negative return on investment.

We noted earlier that grain was the largest single commodity moving through the seaway. It is vital to Canada's export trade, and therefore forms the basis of the central thrust of our presentation today. We believe there is a future for grain exports through the seaway system. However, we recognize that the seaway is experiencing a period of fundamental change impinging on its ability to compete with alternate modes and routes. There are significant problems and inequities which we must address if the system is to grow and prosper in the future. Obviously if the system is to prosper we must be competitive with alternate modes.

Since 1980, and more notably in 1984-85, substantial volumes of U.S. grain have been diverted from the seaway to the Mississippi Gulf route. This has sparked discussion as to whether or not Canadian grain exports could or should also utilize that route. We believe this option would be dependent upon the continuing oversupply of barges and the continued subsidization of the U.S. water-transport system. We do not believe the Mississippi route is comparable to the Canadian situation, and we do not believe it would be viable in the long term for Canadian grain exports if it and the seaway route operate on the same economic rationale. Further, the loss of control of the transportation system could undoubtedly have a negative influence on the long-term Canadian export position.

We would now like to examine the competitive position of eastern versus western grain-export systems, which we believe represent the two viable export routes for Canadian grain. This is a very complex issue, having been the focus of a royal commission, the Western Grains Transportation Review, and highlighted extensively in the Nielsen task force reports.

We would simply like to try and explain our views of the world, compared with some commonly held misconceptions. We are sure you have been exposed to some of this information in your previous travels, but I believe we have some new insights to offer.

The first slide illustrates the competitive position of eastern versus western export systems. I might mention we have used information prepared by the Canadian Grain Commission as the basis for this analysis. So as you will see, you have a primary elevator cost of \$14.54, whether you go west or east, which basically goes to the country elevators. Rail freight-shipper is the shipper portion, the producer's portion of the railway cost in the prairies. Terminal costs would be the costs in either Vancouver or Thunder Bay. Lake transportation is

[Translation]

ment insuffisants et prévoit un déclin sans précédent du ratio de rentabilité des placements, comme les obligations, affichant même des pertes globales pour 1986 et un taux de rendement négatif correspondant pour les investissements.

Nous avons vu tout à l'heure que le grain était la marchandise la plus importante que l'on transporte sur la voie maritime. Comme c'est là une composante vitale du commerce d'exportation du Canada, on ne s'étonnera pas que nous en ayons fait la clé de voûte de notre exposé d'aujourd'hui. Nous croyons à l'avenir de la voie maritime comme réseau d'exportation du grain, mais nous n'en reconnaissons pas moins que celle-ci traverse actuellement une période de changements fondamentaux qui réduisent son aptitude à concurrencer les autres modes et voies de transport. Si nous voulons assurer la croissance et la prospérité du réseau dans l'avenir, il nous faut régler d'importants problèmes et mettre fin à des injustices. Il est évident que pour prospérer, le réseau doit concurrencer les autres modes de transport.

Depuis 1980, et singulièrement en 1984-1985, on s'est mis à emprunter la route du golfe du Mississippi pour transporter des volumes considérables de grain américain, au détriment de la voie maritime. Cette pratique a soulevé des débats sur l'opportunité d'utiliser cet itinéraire pour les exportations de grain canadien. Nous pensons que cette option n'apparaît favorable qu'en raison de la surcapacité actuelle des chalands et des subventions consenties au réseau de transport fluvial américain. À notre avis, la route du Mississippi n'a rien de comparable au réseau canadien, et nous ne croyons pas qu'à long terme, il serait avantageux, du point de vue des exportations de céréales canadiennes, de fonder notre exploitation sur les mêmes bases économiques. En outre, la perte de contrôle du réseau de transport aurait indubitablement une influence négative à long terme sur la situation canadienne face aux exportations.

Examinons maintenant les avantages concurrentiels respectifs des réseaux orientaux et occidentaux d'exportation des céréales, qui, selon nous, offrent deux routes viables pour l'exportation des céréales canadiennes. La question est extrêmement complexe et a même fait l'objet d'une commission d'enquête, la Commission d'enquête sur le transport du grain de l'Ouest, ainsi que d'un examen attentif dans les rapports du Groupe de travail Nielsen.

Nous allons essayer de faire valoir notre point de vue à ce sujet, dans l'espoir que nos explications contribueront à réfuter certaines des idées fausses couramment soutenues. On vous a certainement communiqué ce genre d'information lors de vos déplacements précédents, mais je pense que nous avons de nouveaux points de vue à offrir.

La première diapositive illustre la compétitivité relative du réseau de l'Est et de celui de l'Ouest. Je dois préciser que nous avons utilisé l'information établie par la Commission canadienne des grains comme base de cette analyse. Comme on peut le voir, les coûts des élévateurs primaires sont identiques dans l'Ouest et dans l'Est, soit 14,54\$, dont profitent surtout les élévateurs canadiens. Le transport par rail correspond aux coûts assumés par l'expéditeur, c'est-à-dire la partie qui revient au producteur pour le transport ferroviaire dans les Prairies.

[Texte]

the cost of moving from Thunder Bay into the St. Lawrence. Transfer elevator would be the St. Lawrence River elevators.

The chart illustrates the transport and handling charges levied to move a ton of grain from mid-prairie point to an export position in Vancouver or the St. Lawrence. It is apparent that the charge to move a ton of grain to the St. Lawrence is approximately \$21.00 a metric ton higher than to Vancouver. This is probably a number you have heard of before; it is used repeatedly these days, and is one with which we take issue.

The major issue involved is the rail charge for moving grain to either the west coast or the east coast. Under the revised Crow formula—that is, the Western Grain Transportation Act—all rail costs for the prairie system are consolidated and then allocated on a per-mile basis, a principle known as average costing. The result is that for a point situated midway between the two ports, the shipper pays the same rate to either place. Unfortunately, this does not reflect the actual costs incurred by the railways.

The next slide incorporates the average cost subsidy of \$24.50 to indicate the totals involved. The differential, of course, remains the same at just under \$21. Note, however, that the subsidy figure is reflected in the cost of moving grain to port and the relative differential is 37% between the east and west when you incorporate the \$24.00 subsidy, versus 71% in the previous slide. So the only change, obviously, is the addition of \$24.50 to show the true cost of moving grain.

• 0945

As we are sure you are aware, the federal government subsidy on rail equals approximately 75% of the total charge for rail transport and this of course excludes the cost of government-owned hopper cars employed in the grain movement. The rail charges are allocated on a mileage basis and are therefore equalized. As noted, this formula does not reflect the true cost of the east or west movement. The railways have in fact recognized that the terrain between our prairie mid-point and Vancouver represents a more onerous operating environment than to Thunder Bay. This leads to slower turn-around times through the west and increased operating and capital cost for motive power and roadbed. The true cost are not reflected in the rates.

We do not pretend to be experts in rail costing but some railway experts have provided estimates that if the true cost of operating were reflected in the rates, the rate for the west coast would be \$5 to \$10 dollars a metric tonne higher than for Thunder Bay. We appreciate that there is some question about the level of this mountain of differential. Figures as low as \$2 dollars per tonne have been cited recently, but in that case

[Traduction]

Les frais de port céréalier correspondent aux coûts de Vancouver ou de Thunder Bay. Le coût du transport lacustre est celui des expéditions entre Thunder Bay et le Saint-Laurent. Les élévateurs de transbordement sont ceux du Saint-Laurent.

Le tableau illustre les frais de transport et de manutention relatifs à l'acheminement d'une tonne de céréales d'un point central quelconque des Prairies à un point d'exportation situé à Vancouver ou sur le Saint-Laurent. Il apparaît manifeste que le mouvement d'une tonne de céréales vers le Saint-Laurent, plutôt qu'à destination de Vancouver, coûte environ 21\$ de plus par tonne métrique. C'est probablement un chiffre que vous avez déjà entendu. On ne cesse de le répéter ces derniers temps, et nous aimerions justement en contester le bien-fondé.

Ce sont les frais de transport des céréales par chemin de fer vers la côte ouest ou la côte est qui constituent ici la pierre d'achoppement. Selon la formule révisée du tarif du Nid-de-Corbeau—définie dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest—tous les coûts de transport ferroviaire de l'ensemble des Prairies sont additionnés, puis calculés au mille, suivant le principe de l'établissement du prix de revient moyen. Il s'ensuit que pour un point situé à mi-chemin entre les deux ports, l'expéditeur paie le même prix. Malheureusement, ce prix ne correspond pas aux frais réels assumés par les chemins de fer.

La deuxième diapositive intègre dans les coûts la subvention moyenne de 24,50\$, pour donner une idée de l'incidence sur les totaux. La différence, bien sûr, demeure la même, soit un peu moins de 21\$. Il faut remarquer, toutefois, que le montant de la subvention apparaît dans le coût du transport des céréales vers le port, et que la différence relative est de 37 p. 100 entre l'Est et l'Ouest, par comparaison avec 71 p. 100 dans la diapositive précédente. On a donc simplement ajouté ici la subvention de 24,50\$, pour présenter le coût réel du transport du grain.

Comme vous le savez sans aucun doute, la subvention du gouvernement fédéral équivaut à environ 75 p. 100 des frais totaux du transport ferroviaire, à l'exclusion, bien sûr, du coût des wagons-trémies appartenant à l'État et servant au mouvement des céréales. Les frais de transport ferroviaire sont répartis en fonction du nombre de milles parcourus suivant une formule de péréquation. Mais comme nous l'avons signalé, cette formule ne témoigne pas des coûts véritables du transport vers l'Est ou vers l'Ouest. Les chemins de fer ont en fait reconnu que la topographie entre le point central des Prairies et Vancouver impose des conditions d'exploitation plus difficiles qu'en direction de Thunder Bay. Il s'ensuit des délais plus importants, ainsi que des frais d'exploitation et de capital accrus de traction et d'entretien de la superstructure de la voie. Il n'est pas tenu compte des frais réels dans les tarifs.

Nous n'avons pas la prétention d'être des spécialistes de l'établissement des coûts de revient du transport ferroviaire, mais certains experts ont estimé que si l'on tenait compte des coûts réels d'exploitation dans les tarifs, ceux-ci seraient, pour la côte ouest, de 5 à 10 dollars de plus la tonne métrique que pour Thunder Bay. Certes, on peut s'interroger sur le bien-fondé de l'ampleur de cet écart. Des chiffres aussi peu élevés

[Text]

without an allowance for the increased turn-around time for cars or the investment in double-tracking and tunneling. There are also several adjustment payments in the Western Grain Transportation Act tariff structure to allow for further distances to Prince Rupert and Churchill.

The Chairman: If we could stop before that slide changes, members could go back to it. From what you are reading, I thought it was going to show the input of the differential in charges for the rates. The only difference I can see in this slide is that you have just added the federal government subsidy, and yet the thing is entitled "Charges for Moving Grain to Export Positions".

Mr. Hall: That is correct.

The Chairman: It does not set out the narrative you just read, which . . .

Mr. Angus: It is different in cost.

Mr. Hall: We are going step by step. The next slide expands further. We are bringing it right through.

The Chairman: I just did not see the necessity, yet your narrative was getting on to what I thought you were getting to, which I guess is reflected in another slide.

Mr. Hall: That is correct. We are coming to it now.

For illustrative purposes we have taken the mid-point between the aforementioned \$5 to \$10 dollars a metric tonne differential and applied it to the data displayed in that slide. This shows an increase of \$4 dollars a tonne in the federal government's share of cost-based freight for Pacific movement and a reduction of \$3.50 a tonne in the eastern movement. We will now see that this differential drops from the \$20 dollars to \$13.34. As I say again, we are doing it step by step, and there are a few more slides in the process here to bring it to the full cost.

It is worth noting here for comparison purposes the situation in the U.S. Although not strictly comparable, the terrain in moving east or west from a mid-point in the U.S. is similar to that in Canada. However, the U.S. railways operate on a more deregulated environment and their rates reflect more closely the true costs incurred. The typical negotiated rate in April of this year from Grand Forks, which is in North Dakota, was \$11.46 U.S. to Duluth and \$33.73 U.S. to the Pacific Northwest, or a differential of \$22.27 versus our \$7.50 differential in the Canadian example. We believe this is a further reflection of the conservative nature of our estimate.

[Translation]

que 2 dollars la tonne ont été cités récemment, mais ceux-ci faisaient abstraction des cycles de rotation des wagons, ainsi que des investissements pour le doublement des voies et l'aménagement de tunnels. Ajoutons que la structure tarifaire de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit plusieurs paiements de redressement pour tenir compte des distances supérieures à parcourir pour se rendre à Prince Rupert et à Churchill.

Le président: Pourrions-nous nous arrêter un instant avant de changer de diapositive, afin de permettre aux membres d'intervenir? Je pensais que vous alliez expliquer les différences dans les frais qui composent le tarif. Or, la seule chose qui change dans cette diapositive, c'est que vous avez ajouté la subvention du gouvernement fédéral, tout en intitulant le tableau: «Frais de transport du grain jusqu'au point d'exportation».

M. Hall: C'est exact.

Le président: Mais le tableau n'illustre pas ce que vous étiez en train de lire, soit . . .

M. Angus: Les coûts diffèrent.

M. Hall: C'est que nous procédons étape par étape. La prochaine diapositive donne de plus amples détails. J'y arrive.

Le président: Je ne voyais pas la nécessité de nous attarder sur ce point, alors même que votre exposé abordait déjà ce que nous allons sans doute voir sur la prochaine diapositive.

M. Hall: C'est juste, nous y arrivons.

Pour illustrer mon propos, nous avons pris un point intermédiaire entre les 5 à 10 dollars mentionnés plus haut pour la différence par tonne métrique et nous l'avons utilisé dans les données apparaissant sur la diapositive. On constate ainsi une augmentation de 4 dollars la tonne dans la part assumée par le gouvernement fédéral pour le transport des marchandises vers le Pacifique, fondée sur les coûts, et une réduction de 3,50 dollars la tonne pour le transport vers l'Est. Nous verrons ensuite que cette différence passe de 20 dollars à 13,34 dollars. Comme je viens de le dire, nous procédons étape par étape et, dans les prochaines diapositives, nous en arriverons aux coûts complets.

Il est intéressant de signaler en passant, à titre comparatif, quelle est la situation aux États-Unis. Même si les données ne sont pas comparables au sens strict, la topographie rencontrée pour le transport vers l'Est et vers l'Ouest à partir d'un point central des États-Unis est assez semblable à celle du Canada. Il faut dire cependant que les sociétés ferroviaires des États-Unis ne sont pas réglementées comme au Canada et que leurs tarifs traduisent davantage les coûts réels. À titre d'exemple, le tarif négocié en avril de cette année pour le transport depuis Grand Forks, dans le Dakota du Nord, a été fixé à 11,46 dollars US pour Duluth et à 33,73 dollars US pour le nord-ouest du Pacifique, soit une différence de 22,27 dollars par rapport à 7,50 dollars dans l'exemple canadien. C'est là, croyons-nous, un autre indice du caractère modéré de nos estimations.

[Texte]

Any reflection of true rail costs in Canada would, in our opinion, place the seaway route in a more favourable competitive position vis-à-vis western Canada.

The second issue we would like to highlight is the Canadian Grain Commission estimate on lake transportation costs. You will recall in the earlier cases used, the commission estimated that lake transportation cost was \$18.32. The figure included such non-lake freight items as the cost of moving grain by rail to the Maritimes and the St. Lawrence during the winter months, and the cost of moving grain via Georgian Bay ports and onward by rail to export positions. These are not true lake freight costs and again distort the decision-making process. We believe the rates are better reflected in the following slide.

Here we break down the \$18.32 that the Canadian Grain Commission uses as the total cost of moving grain, and the idea here is to show precisely how much is going to the ship and how much is going to other elements, either prescribed by regulation or required in the movement of grain. You will see that the ships received \$12.50 a tonne, there is a brokerage commission of 10¢, seaway tolls on both the ship and the cargo, agents' commissions, the St. Lawrence river pilots' commissions, and lake shipper charges in Thunder Bay, for a total of \$14.10.

The Canadian Grain Commission lake freight estimate includes a \$1.22 for metric tonne for inward elevation. We believe the charge is better included in the elevator tariff and this charge is reflected in the new slide.

• 0950

From the table you can see what we consider to be the true components of the lake freight number. The pure lake freight rate is based on an average for lake vessels, while the other numbers reflect published tariffs—a total of \$4.22 lower than the Canadian Grain Commission figure. If we use this rate in the next slide we will see the cumulative effect of our analysis so far. Again we see the \$10 level as opposed to the \$21 level commonly used, and here we are just reflecting the true cost of the lake freight versus other costs which are associated with transfer elevators.

We have now reached what we consider to be a fair reflection of what the true cost of moving grain to export positions should be, and that is a differential of about \$10.30 for the St. Lawrence versus the widely quoted \$21.

[Traduction]

Si les coûts du transport par rail étaient fixés davantage en fonction de la réalité, la voie maritime du Saint-Laurent se trouverait, à notre avis, dans une meilleure situation par rapport à la concurrence de l'Ouest.

Le deuxième point que nous aimerions mettre en évidence concerne les estimations de la Commission canadienne des grains concernant le coût du transport sur les Grands lacs. Vous vous souviendrez que dans les autres cas cités, la commission a évalué ces coûts à 18,32 dollars. Les chiffres englobent cependant des coûts indirects, comme le transport du grain par rail jusqu'aux Maritimes et au Saint-Laurent pendant les mois d'hiver, ainsi que le coût des expéditions via les ports de la baie Georgienne et, au-delà, par rail jusqu'au point d'exportation. On constate donc que les coûts du service marchandises sur les Grands lacs ne correspondent pas aux frais réels et faussent encore une fois le processus décisionnel. Nous croyons que les tarifs sont plus réalistes sur la diapositive suivante.

Ici, nous ventilons les 18,32 dollars utilisés par la Commission canadienne des grains comme coût total du transport des céréales, en nous attachant à indiquer précisément la portion afférente au transport maritime lui-même et les montants attribuables à d'autres éléments, qu'ils soient prescrits par règlement ou accessoires au mouvement des grains. On voit que les compagnies maritimes ont reçu 12,50 dollars la tonne, qu'il y a des frais de courtage de 10 cents, que les droits de péage s'appliquent tant aux navires qu'à la marchandise, que les commissaires prélèvent leur part, que les pilotes du Saint-Laurent ont eux aussi leur commission et qu'il faut compter les frais d'expédition à Thunder Bay, pour un total de 14,10 dollars.

Le coût du service marchandises sur les Grands lacs, tel qu'il est estimé par la Commission canadienne des grains, comprend un montant de 1,22 dollar la tonne métrique pour la manutention directe. Nous pensons qu'il serait plus pertinent d'inclure ce montant dans les tarifs des élévateurs, et ces frais sont intégrés aux chiffres de la diapositive suivante.

Dans ce tableau, vous pouvez voir ce que nous considérons comme les véritables composantes des coûts du service marchandises sur les Grands lacs. Le tarif marchandise proprement dit est fondé sur la moyenne des navires, tandis que les autres chiffres témoignent des tarifs publiés—soit un total inférieur de 4,22\$ à celui de la Commission canadienne des grains. L'utilisation de ce taux dans la diapositive suivante montre l'effet cumulatif de notre analyse jusqu'à présent. On y voit encore une fois le niveau de 10\$, qui s'oppose au niveau de 21\$ communément utilisé, et nous nous contentons de faire état du coût réel du service marchandises sur les Grands lacs plutôt que d'inclure les autres coûts attribuables aux élévateurs de transbordement.

Nous en sommes maintenant arrivés à ce que nous considérons comme une ventilation équitable du coût réel du transport du grain vers les points d'exportation, ce qui nous amène à une différence d'environ 10,30\$ pour le Saint-Laurent par rapport aux 21\$ communément avancés.

[Text]

Our final point with regard to the east versus west analysis deals with the cost of moving grain to market as opposed to export position. The logical geographic markets for eastern exports would be the Atlantic basin and for western exports, the Pacific basin. Naturally this is influenced by demand, competitive product availability, and transport costs to market. We do not intend to undertake a full review of the dynamics of international grain business, but will use only one example to make our point.

Northern Europe has traditionally been a prime market for eastern-directed exports. They are well positioned geographically, demand the high-quality grains Canada sells, and have the ability to pay for it. While this is changing to some extent with ECC agricultural policies, the area, including eastern Europe and the U.S.S.R., is still the prime one for sales.

The cost of moving grain to this market is different from each coast when the cost of ocean freight is included, as illustrated in this next slide. Here you can see we have used the basic components of costs that were presented in previous slides and all we have done is added ocean freight rates to Europe. And you will see the total cost to northern Europe from the Pacific is \$76 and from the St. Lawrence roughly the same.

The ocean freight rates can and do change with some regularity. For example, a recently concluded fixture out of the St. Lawrence was \$2.50 more than shown above. These cyclical adjustments are not, however, substantial enough to upset our basic conclusion that the final landed cost in northern Europe is essentially equal from either coast.

If the traditional average rail costs and inflated lake freight cost are used, the west coast average would be favourable by about \$20.84/MT. This is the basis on which current routing decisions are made and we obviously feel the data is incorrect. The objective of our analysis has not been to build up a higher cost for the competing route in an effort to defend the Seaway system. We have developed our analysis to illustrate the magnitude . . .

Mr. Benjamin: Pardon me. In the course of questioning can we go back to these charts, or is it better to question them while they are doing them?

The Chairman: They are in the report. All the charts are in the report so you are going to have them in front of you when you come to questions. We have just got the copies now.

Mr. Benjamin: All right.

[Translation]

Notre dernier élément d'analyse dans la comparaison Est-Ouest porte sur le coût du transport du grain à destination du marché plutôt que vers un point d'exportation. Logiquement, les marchés géographiques des exportations orientales sont le bassin de l'Atlantique, tandis que celui des exportations occidentales sont le bassin du Pacifique. Naturellement, la demande, la présence de produits concurrents et les coûts du transport à destination de ces marchés exercent une influence. Nous n'avons pas l'intention d'étudier en profondeur la dynamique du commerce international des céréales, mais nous jugeons utile d'avoir recours à un exemple à l'appui de notre point de vue.

Traditionnellement, le nord de l'Europe est un marché de choix pour nos exportations orientales. Ce marché est bien situé géographiquement, a besoin des céréales de qualité supérieure que vend le Canada et est en mesure d'en payer le prix. Bien que la situation soit en train de changer, dans une certaine mesure, en raison de la politique agricole de la CEE, le marché que forment l'Europe de l'Est et l'URSS demeure le principal débouché.

Le coût du transport du grain vers ce marché est différent pour l'Est et pour l'Ouest lorsqu'on inclut les frais du transport transocéanique, comme l'illustre la diapositive suivante. Nous avons encore une fois repris les éléments de base présentés sur les diapositives précédentes, en nous contentant d'ajouter le service marchandises transocéanique vers l'Europe. On constate que le coût total du transport depuis le Pacifique jusqu'à l'Europe du Nord est de 76\$, c'est-à-dire sensiblement le même qu'à partir du Saint-Laurent.

Les taux du transport transocéanique peuvent changer assez régulièrement, et c'est effectivement ce qui se produit. Par exemple, une disposition récente a fait grimper les prix de 2,50\$ au départ du Saint-Laurent. Mais ces redressements cycliques ne sont pas suffisamment importants pour infirmer notre conclusion générale concernant le coût final du transport à destination de l'Europe du Nord, qui demeure sensiblement le même au départ de l'une ou l'autre côte.

Lorsqu'on prend appui sur les coûts traditionnels moyens du transport ferroviaire et sur les coûts majorés du service marchandises des Grands lacs, la côte ouest s'en trouve favorisée d'environ 20,84\$/TM en moyenne. Or, ce sont justement ces chiffres qui fondent actuellement les décisions d'acheminement et, évidemment, nous soutenons que les dés sont pipés. Notre analyse n'avait pas pour objectif de gonfler les coûts de la route concurrente en vue de défendre le réseau de la voie maritime. Cette analyse ne faisait qu'illustrer l'ampleur . . .

M. Benjamin: Excusez-moi; au moment des questions, pourrions-nous revenir sur les tableaux, ou est-il préférable d'intervenir tout de suite, alors que nous avons les chiffres sous les yeux?

Le président: On les trouve également dans le rapport. Tous les tableaux figurent dans le rapport, et vous pourrez vous y reporter au moment des questions. Justement, les copies sont maintenant prêtes.

M. Benjamin: D'accord.

[Texte]

Mr. Hall: We have developed our analysis to illustrate the magnitude of the cost components and highlight what we believe to be the competitiveness of the seaway route.

Mr. Benjamin: What page are you on?

Mr. Hall: I am on page 13. Both routes are vital to the maintenance of our export grain business. The seaway should not be treated as a surge route. It is not in our opinion a higher cost alternative. We are not saying that the the seaway system is perfect and that there is no room for improvement. On the contrary, we believe that all segments of the grain export system—farm organizations, railways, terminals and transfer elevators, shipping companies and government agencies—can achieve greater productivity and must do so if our grain exports are to be competitive. The starting point should be a pricing system based on true costs, including a reasonable return on investment and risk for each component.

We should note here we no way disagree with the decision made by the shippers as to the direction of the shipments. They are reacting to the rates as they are made available to them. What we are highlighting are the misconceptions apparently touted as hard facts and the resulting inefficiency arising from decisions based on these so-called facts. Having said that, we point out that apart from the particular question we have raised about the differences in rail costing east or west, the existence of a major subsidy in the statutory freight rate system has produced historical disparity. Whereas in the 10 years prior to 1983-84 rail rates to Vancouver and Thunder Bay remained constant by statute, costs associated with navigating the seaway have increased and these increases were reflected in freight rates. Now and for some time in the future, the major rail subsidy will continue while federal policy prescribes a cost-recovery regime for the seaway. There are certain other factors that affect the operation.

• 0955

Bill C-75: Although Bill C-75 in the previous session of Parliament has not yet been re-introduced, we would like to make a few comments regarding the possibility. We have shown concern with the open-ended nature of the bill and the leeway allowed under it, specifically in clause 4, on cost recovery, for the government to assess costs for services such as ice-breaking, navigation and coast guard services to shipping companies.

While we agree with the thrust of cost recovery, we are of the opinion that it will be extremely difficult to fairly allocate the cost of some of these services. For example, many new ocean lakers have been built to standards allowing the vessels

[Traduction]

M. Hall: Nous avons préparé notre analyse pour illustrer l'ampleur des divers éléments de coût et mettre en évidence le caractère concurrentiel de la voie maritime.

M. Benjamin: À quel page vous reportez-vous?

M. Hall: Je suis à la page 13. Les deux routes sont vitales pour le maintien de notre commerce d'exportation de céréales. La voie maritime ne doit pas être considérée comme une simple route de surcharge. À notre avis, les coûts n'y sont pas plus élevés. Nous ne prétendons pas que cette voie soit parfaite ni qu'il ne faille l'améliorer. Au contraire, nous sommes persuadés que toutes les composantes du réseau d'exportation des céréales—les organismes agricoles, les chemins de fer, les ports céréaliers et les élévateurs de transbordement, les compagnies de navigation et les organismes gouvernementaux—doivent améliorer leur productivité pour que nos exportations de céréales soient concurrentielles. À cette fin, il importe tout d'abord de prendre appui sur un système de tarification qui soit fondé sur les coûts réels, en tenant compte d'un rendement raisonnable de l'investissement et du risque inhérent à chacun de ces éléments.

Signalons en passant que nous ne pouvons désapprouver la décision des expéditeurs concernant le choix de l'itinéraire de transport. En effet, ceux-ci ne font que réagir aux prix qu'on leur offre. Mais ce que nous voulons souligner, ce sont les idées fausses qui déforment la réalité et qui mènent tout droit à l'inefficacité, lorsque des décisions en découlent. Cela dit, il importe de dénoncer, indépendamment des points que nous avons soulevés concernant les différences dans l'établissement des prix de revient du transport ferroviaire dans l'Est et dans l'Ouest, l'existence d'une importante subvention dans le barème statutaire du service marchandises, qui, historiquement, entraîne des disparités. Alors que dans les dix années qui ont précédé 1983-1984, les tarifs ferroviaires à destination de Vancouver et de Thunder Bay sont demeurés constants en vertu des dispositions de la loi, les coûts relatifs à la navigation sur la voie maritime ont augmenté, et ces augmentations se sont répercutées sur les tarifs du service marchandises. Alors que le transport par rail continuera à bénéficier d'une importante subvention, la politique du gouvernement fédéral est d'imposer un régime d'autofinancement à l'Administration de la voie maritime. D'autres facteurs encore influent sur l'exploitation.

Le projet de loi C-75: même si le projet de loi C-75 n'a pas encore été redéposé lors de la dernière session du Parlement, nous voudrions présenter certaines observations concernant cette possibilité. Nous avons déjà exprimé notre inquiétude concernant le caractère ouvert du projet de loi et la marge de manoeuvre qu'il offre au gouvernement, notamment à l'article 4, sur l'autofinancement, pour imposer des frais aux compagnies de transport maritime relativement à des services comme celui des brise-glaces, de la navigation et de la garde côtière.

En principe, nous sommes d'accord avec l'idée du recouvrement des coûts, mais nous sommes d'avis qu'il sera extrêmement difficile de répartir équitablement les coûts de certains de ces services. Par exemple, bon nombre des nouveaux navires

[Text]

to trade in ice. As a result these ships generally do not require ice-breaking services to trade in the St. Lawrence during the winter. Under the legislation proposed in the last session, it is possible that the ship-owner would have to pay for the service even though he has already paid for it in the cost of building the ship in the first place.

Further, we believe the users must have a substantial say—in advance—of the means by which the services are provided, the quality of same, and the pricing rationale. Under the system originally proposed, shipping companies would have been forced to pay for services that have been built up based on different decision criteria than would probably have been employed if users had to justify the expenditures.

We will dwell no more on this subject as our views have been repeatedly and accurately placed on the records, together with those of many other concerned groups. We sincerely trust that our views will be recognized when the bill is re-introduced.

Seaway tolls: While on the issue of cost recovery, we should also make clear our position regarding seaway tolls. As noted, we accept the principle of user pay and cost recovery. However, if the assessment of tolls results in a shift away from the seaway system to a system where tolls are not applied—such as the Mississippi River—then we must recognize the additional economic impact on the country. For example, the U.S. government spends between \$300 million and \$500 million maintaining and repairing the inland waterway system. Tariffs by way of taxes on fuel to users recover in the order of 20% of these costs.

With respect to the seaway, we agree that tolls are not the major factor in the total delivered price of bulk commodities shipped through the system. However, it is true that in the present competitive environment even a few cents per tonne can make the difference between making a sale or not. We have seen this year, for example, Quebec-Labrador iron ore that traditionally moved to Lake Erie ports through the seaway now flowing down to the U.S. east coast and onward by American railways for the sake of less than \$1 a tonne price advantage in favour of the new route—or, coincidentally, the cost of tolls.

A recent change has occurred in the U.S. side that we feel is worthy of mention. Under the new legislation, H.R. 6, the Water Resources Development Act of 1986, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation in the U.S. has in effect eliminated tolls on the U.S. section of the Seaway. A new "port use" tax of 0.04% of the value of any cargo loaded or discharged in the U.S. port will be assessed. This will be placed in a harbour maintenance trust fund, and the seaway

[Translation]

transocéaniques et des cargos hors mer ont été construits suivant des normes leur permettant de naviguer dans les eaux glacées. Il s'ensuit que ces navires peuvent se passer en général des services de brise-glace pour la navigation sur le Saint-Laurent pendant l'hiver. Dans le projet de loi déposé au cours de la dernière session, on prévoyait que les propriétaires de ces navires auraient peut-être à payer pour ce service, même si, dans les faits, ces coûts sont déjà inclus dans ceux de la construction du navire.

Nous croyons en outre que les utilisateurs doivent avoir leur mot à dire—d'avance et non pas uniquement à titre symbolique—sur les modalités des services, leur qualité et les niveaux de tarification. Dans le régime proposé au départ, les sociétés de navigation auraient été tenues de payer pour des services élaborés en fonction de critères fort différents de ceux auxquels les utilisateurs auraient fait appel pour justifier les dépenses.

Je ne m'attarderai pas sur ce sujet, car notre point de vue a été publié à plusieurs reprises, et ce, sans ambiguïté, tout comme celui de nombreux autres groupes concernés. Nous espérons sincèrement que notre point de vue sera reconnu au moment où le projet de loi sera de nouveau présenté.

Péages: puisque nous avons abordé la question du recouvrement des coûts, j'aimerais en profiter pour exposer clairement notre point de vue concernant les droits versés pour emprunter la voie maritime. Comme nous l'avons dit, nous sommes d'accord avec le principe du paiement de droits d'utilisation et du recouvrement des coûts. Cependant, si la remise en question des péages entraîne l'abandon du système actuel au profit d'un système sans péage—comme c'est le cas sur le Mississippi—il faudra alors que le Canada en accepte le prix. Ainsi, le gouvernement américain dépense de 300 à 500 millions de dollars pour l'entretien et la réparation du réseau de cours d'eau intérieurs. Les droits perçus auprès des utilisateurs sous forme de taxes sur les carburants permettent de recouvrer environ 20 p. 100 de ces coûts.

Pour ce qui est de la voie maritime, nous sommes conscients que les péages ne sont pas le principal élément du prix total du transport des marchandises en vrac sur le réseau. Il n'en reste pas moins que dans la conjoncture concurrentielle actuelle, quelques sous la tonne, en plus ou en moins, peuvent faire pencher la balance en faveur ou au détriment d'une vente. Nous avons pu voir cette année, par exemple, que le minerai de fer du Québec-Labrador, transporté traditionnellement par la voie maritime jusqu'aux ports du lac Érié, a été acheminé le long de la côte est des États-Unis, puis par des sociétés de chemins de fer américaines, alors que le coût était moins de 1\$ la tonne en faveur de la nouvelle route—montant qui, entre parenthèses, correspond au coût des péages.

Nous avons assisté récemment à des changements aux États-Unis qui méritent d'être signalés. Aux termes de la nouvelle loi H.R. 6, soit la *Water Resources Development Act* de 1986, la société américaine d'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent a, dans les faits, supprimé les péages du côté américain de la voie maritime. De nouveaux droits de port équivalant à 0,04 p. 100 de la valeur de la marchandise chargée ou déchargée dans le port américain seront imposés.

[Texte]

will compete for monies from the fund with all other ports. Our analysis indicates that this will reduce costs for the majority of traffic on the seaway. It is also interesting to note that the legislation directs the Secretary of State, in consultation with the Secretary of Transportation, to initiate discussions with the Canadian government within two years, with the objective of reducing or eliminating all seaway tolls. The U.S. has apparently recognized the major economic impact of the seaway and taken the initiative to improve its competitive position.

As stated earlier, the Minister of Transport's announcement last weekend that the rehabilitation of the Welland Canal portion of the seaway will be funded from government funds rather than higher tolls is welcome news indeed. It also sends out the right signal to the international trade that Canada is committed to maintaining a reliable, safe, and cost-effective transportation artery.

Pilotage: We believe you are familiar with the compulsory requirement for pilots on all ships between Montreal and Les Escoumins. Pilotage has been a very high profile subject lately. We believe that this outdated and unnecessary requirement as it pertains to Canadian vessels adds superfluous and significant costs to the seaway system. We consider our ship masters to be fully competent to navigate that stretch of the river without the aid of pilots, by virtue of the frequency of transits.

Pilotage services should essentially be provided to masters unfamiliar with the territory. This principle has been recognized even in the congested coastal waters of the U.K., and should certainly be introduced in the lower seaway.

We have no objections to a certification program for masters, provided it is fairly and equitably conceived and administrated. Such a system would again support our contention that users must have a say in the cost burden imposed upon them. In spite of frequently voiced user concerns on the subject, the LPA recently was awarded an increase substantially in excess of inflation for 1986—this in spite of the government's own report that found a 15% decline in productivity and contrasted with a 54% increase in pilots remuneration in the five years up to 1984. In our view, an uncontrolled cost component in an already costly system.

• 1000

On a related matter, the new generation of ocean lakers operate in a manner not contemplated when both Canadian and American regulations were established. Vessels beginning and returning from offshore voyages, which they normally do during the winter months, require pilots throughout the system, regardless of the fact that the ship is manned officers

[Traduction]

Les fonds ainsi perçus seront versés à une caisse d'entretien du port, et la voie maritime entrera en concurrence avec tous les autres ports pour l'accès à ces fonds. Notre analyse montre que les nouvelles dispositions auront pour effet de réduire les coûts de la majorité des sociétés exploitantes empruntant la voie maritime. Fait intéressant, la nouvelle loi incite le secrétaire d'État, en consultation avec le secrétaire aux Transports, à entamer le dialogue avec le gouvernement canadien d'ici à deux ans en vue de réduire ou de supprimer tous les péages de la voie maritime. De toute évidence, le gouvernement américain a reconnu l'importance économique de cette voie et a pris les mesures voulues pour en améliorer la capacité compétitive.

Comme je l'ai dit plus tôt, le ministre des Transports a annoncé le week-end dernier son intention de remettre en état le canal de Welland en finançant les travaux à même les fonds du gouvernement fédéral plutôt qu'au moyen de droits de péage plus élevés, et nous en sommes extrêmement satisfaits. On signifie également par là aux marchés internationaux que le Canada compte désormais maintenir une voie de transport fiable, sécuritaire et rentable.

Pilotage: je crois que vous connaissez l'exigence d'avoir recours aux services de pilotage pour tous les cargos naviguant entre Montréal et les Escoumins. Le pilotage a fait couler beaucoup d'encre ces derniers temps. Nous croyons que cette exigence anachronique et superflue, telle qu'elle s'applique aux navires canadiens, entraîne des coûts importants et inutiles pour le réseau fluvial. Nous considérons que nos capitaines sont tout à fait compétents pour naviguer sur cette partie du fleuve sans l'aide de pilotes, surtout quand on pense à la fréquence des mouvements.

Les services de pilotage devraient être destinés surtout aux capitaines qui n'ont pas l'habitude du parcours. Ce principe a été reconnu même dans les eaux côtières congestionnées du Royaume-Uni et devrait sûrement être adopté sur le cours inférieur de la voie maritime.

Nous n'avons pas d'objection à ce qu'on impose un programme de certification à l'intention des capitaines, pourvu qu'il soit conçu et administré de façon équitable et juste. Un système de ce genre irait dans le sens de nos revendications voulant que les utilisateurs aient leur mot à dire concernant les frais qui leur sont imposés. Malgré toutes les préoccupations exprimées à ce sujet par les utilisateurs, la LPA a récemment subi une augmentation considérable, supérieure même au taux d'inflation de 1986, malgré les conclusions du rapport du gouvernement, qui a lui-même constaté une baisse de 15 p. 100 dans la rentabilité, par rapport à une augmentation de 54 p. 100 de la rémunération des pilotes, au cours des cinq années qui ont précédé 1984. À notre avis, un élément de coût non contrôlé est en soi un système coûteux.

Dans le même ordre d'idées, la nouvelle génération de navires transocéaniques fonctionne d'une façon qui n'avait pas été envisagée lorsque les règlements canadiens et américains ont été établis. Les cargos qui entreprennent un voyage à l'étranger ou qui en reviennent, ce qui se produit normalement au cours des mois d'hiver, ont besoin de pilotes pour remonter

[Text]

exempt from pilots when on a lake voyage. This subject has been discussed again and again with no movement towards resolution.

These in our opinion are the significant issues confronting the seaway system and the shipping companies. We recognize that some of the issues involve larger consideration and will require time to change. Time is of the essence.

If we can turn for a moment to the grain trade, we wish to point out that world trade in grain is increasingly competitive. Other grain producers are aggressively pursuing a large piece of this stagnant market. If our farm exports are to grow, they must have the benefit of the most efficient distribution system we can provide. The system is an integral and vital component within the system.

I might add at this point that one of our very few concerns over the newly introduced transportation reform legislation you will soon be examining is that the new rate regime under which railways will operate should on no account be permitted to threaten the viability of the seaway. We do believe that the issues deserve immediate attention. If we allow distortions to reduce the throughput of commodities on the seaway, we are likely to see the availability of vessels reduced through premature scrapping and redeployment. The results may be a reduction in the capacity of the Canadian fleet to handle exports.

In the case of grains, the farmer is ultimately penalized in that an efficient system to export grains through the east could be allowed to deteriorate and the exports left to the vagaries of the ocean shipping or rail markets.

To summarize, we feel that the following action would relieve some of the excessive pressures now being experienced in the seaway system: the determination and implementation of cost-based charges for rail haul of grain to west coast ports and Thunder Bay; the conducting of a cost-based review of all grain transport and handling components; the establishment of a proper framework for a consultation on the government cost recovery initiatives through navigation and other services provided in the system; and government support for a thorough review of the necessity of compulsory pilotage and exemption requirements and examination procedures plus a hard line on excessive tariff increase requests in the light of continuing evidence of inefficiency, redundancy and indifferent management practice in the pilotage industry.

With respect to the seaway itself, we suggest that there are three prime areas requiring attention. The question of the integrity of the system has now been addressed in large measure by Mr. Crosbie's recent announcement on the rehabilitation of the Welland Canal. However, there should be a review of other maintenance requirements for the system as

[Translation]

le réseau, même si le navire est dépourvu de pilote lorsqu'il entreprend un voyage sur les Grands lacs. Cette question n'a cessé de revenir sur le tapis sans qu'on ait pu entrevoir de solution.

Ce sont là, selon nous, les principaux problèmes que connaissent la voie maritime et les compagnies de navigation. Nous n'ignorons pas que certains d'entre eux ne pourront se régler du jour au lendemain et qu'il faudra s'y attaquer dans une perspective plus vaste. Le temps est le facteur clé.

Pour en revenir brièvement au commerce des céréales, il importe de signaler que les échanges mondiaux dans ce domaine sont de plus en plus compétitifs. Les autres producteurs de céréales ont adopté des mesures agressives pour accaparer la part du lion de ce marché fléchissant. Pour accroître nos exportations agricoles, il importe que les agriculteurs puissent compter sur le réseau de distribution le plus efficace possible. Ce réseau est une composante vitale du commerce international.

Je pourrais ajouter à ce stade-ci de mon argumentation que si, pour l'essentiel, le nouveau projet de loi de réforme des transports que vous étudierez bientôt concorde avec nos idées, il y a quand même un point qui me préoccupe: le nouveau barème de tarifs qui régira les chemins de fer ne devrait nullement avoir pour effet de compromettre l'avenir de la voie maritime. Nous croyons qu'il faut s'attaquer à cette question sans tarder. Si nous permettons que des facteurs de distorsion réduisent le trafic marchandises sur la voie maritime, nous risquons fort d'assister à des mises hors service et à des réaffectations prématurées. La capacité de la flotte canadienne à acheminer les exportations pourrait s'en trouver réduite.

Dans le cas des céréales, c'est l'agriculteur qui, au bout du compte, s'en trouvera pénalisé en raison de la détérioration du réseau d'exportation des céréales dans l'Est, qui le mettra à la merci des caprices des marchés de transport transocéanique ou ferroviaire.

En résumé, nous pensons qu'il faudrait prendre les mesures suivantes pour contrer les pressions excessives qui pèsent actuellement sur le réseau de la voie maritime: établissement de frais correspondant au coût réel du transport par rail des céréales vers les ports de la côte ouest et Thunder Bay; examen de toutes les composantes du transport et de la manutention du grain pour en déterminer les coûts; mise en place de structures permettant les consultations sur les initiatives de recouvrement des coûts par le gouvernement au moyen des services de navigation et autres fournis sur le réseau; appui du gouvernement en vue d'un examen en profondeur de la question du pilotage obligatoire, des exigences d'exemption et de la procédure d'examen; lignes directrices strictes concernant les demandes excessives d'augmentation tarifaire, alors qu'il a été démontré que les pratiques de gestion de l'industrie du pilotage sont inefficaces, redondantes et limitatives.

Pour ce qui est de la voie maritime elle-même, nous pensons que trois principaux domaines méritent une attention particulière. La question de l'intégrité du système a été réglée dans une large mesure par l'annonce récente de M. Crosbie concernant la remise en état du canal de Welland. Il n'en faut pas moins examiner les autres exigences d'entretien du réseau

[Texte]

a whole in order to determine the order of magnitude of such expenses over the next few years.

A seaway marketing advisory board should be created consisting of various users as well as the authority to develop and implement an aggressive, well-researched marketing and promotion program. Such programs should include a comprehensive review of all cost elements associated with the movement of cargoes through the system. They could also include incentive toll programs. Trade missions such as the proposed mission in 1987 should be encouraged to increase awareness of the system and offer meaningful information on costs, port facilities, etc. These incentives may require change in the Seaway Authority's mandate, which heretofore has acted as caretakers of the lock system rather than as marketers of the system.

With regard to financing, in order to allow shippers to properly plan, there should be a freeze on tolls for at least three years. Thereafter tolls should be established for a fixed period, say, every three years. In light of the actions of the U.S. government H.R.6, which has the effect of eliminating tolls on the U.S. portion of the seaway, Canada should review its position on tolls in relation to the broader picture of cost recovery as contemplated in clause 4 of the old Bill C-75. Just as the cost of maintaining channels and entry to ports through dredging and the like is absorbed as part of the overall costs of maintaining a safe and efficient marine mode, so can the cost of maintaining or retrofitting the seaway infrastructure be justified to ensure a safe and reliable inland transportation system. Thus the case can be made that tolls should only be required to cover overhead, nominal maintenance expenditures and marketing initiatives.

We have stated our faith in the long-term future of the seaway system as a viable export alternative. However, we must qualify this statement by recognizing the problems and issues confronting us. The system as a mature one has been experiencing problems associated with that stage of development. Dealing effectively with the issues identified and combining it with an effective marketing program to shippers, potential shippers and Canadians generally would serve to preserve this vital transportation system. Our industry has visibly displayed our commitment to the system with the construction of new vessels, the scrapping of older, less efficient tonnage. Other parts of the system have increased in efficiency by upgrading loading and discharging facilities, improving unit train technology for example.

[Traduction]

dans son ensemble, de manière à déterminer l'ampleur des dépenses qu'il faudra y consacrer au cours des prochaines années.

Il conviendrait de créer un office de commercialisation de la voie maritime, de caractère consultatif, réunissant les divers utilisateurs et leur conférant les pouvoirs nécessaires pour élaborer et mettre en place un programme dynamique de commercialisation et de promotion, soigneusement documenté. Dans le cadre de ces programmes, il faudrait procéder à une étude en profondeur de tous les éléments de coût que suppose le transport des marchandises sur le réseau. On pourrait penser également à la mise en place de programmes de sensibilisation aux postes de péage. Des missions commerciales, comme celle proposée pour 1987, pourraient faire la promotion du système en donnant des renseignements pertinents sur les coûts, les installations portuaires, etc. Ces activités promotionnelles pourraient entraîner l'obligation de modifier le mandat de l'Administration de la voie maritime, qui, jusque-là, a surtout été chargée d'administrer les écluses plutôt que de faire la promotion du réseau.

En ce qui a trait au financement, il faudrait procéder au blocage des tarifs de péage pendant une période d'au moins trois ans, pour permettre aux expéditeurs de planifier à l'avance. Par la suite, le montant des péages devrait être établi pour une période prédéterminée, disons, tous les trois ans. Pour tenir compte des mesures législatives prises par le gouvernement américain, qui ont pour effet de supprimer les péages dans le secteur américain de la voie maritime, le Canada devrait réexaminer sa position à l'égard des péages dans le cadre plus général du recouvrement des coûts envisagé à l'article 4 de l'ancien projet de loi C-75. De la même manière que les coûts d'entretien des chenaux et de l'entrée des ports, notamment par des activités de dragage, font partie des frais généraux relatifs à la prestation d'un mode de transport maritime sécuritaire et efficace, les coûts d'entretien et de modernisation de l'infrastructure de la voie maritime pourraient se justifier par la nécessité d'assurer un réseau de transport à la fois sûr et fiable dans les eaux intérieures. Il ne serait donc pas illogique d'exiger des péages pour couvrir les frais généraux, les dépenses d'entretien courant et les activités de commercialisation.

Nous avons affirmé que nous avons foi en l'avenir de la voie maritime, que nous considérons comme une solution valable pour nos exportations. Il importe cependant de nuancer cette affirmation en reconnaissant les problèmes et les difficultés avec lesquelles nous sommes aux prises. Le réseau en est arrivé à son stade de plein développement et il connaît actuellement les difficultés propres à ce stade. Un traitement efficace des questions mises en évidence, allié à un programme dynamique de commercialisation, pourrait permettre de préserver ce réseau de transport vital, pour le plus grand bien des expéditeurs actuels et potentiels, ainsi que des Canadiens en général. Notre industrie a montré sans ambiguïté qu'elle faisait confiance au réseau en construisant de nouveaux navires pour remplacer des bâtiments désuets de conception moins rationnelle. D'autres éléments du réseau ont accru leur efficacité en améliorant leurs installations de chargement et de déchargement, notamment par la technologie du train-bloc.

[Text]

• 1005

Many new ideas are being studied which would further reduce the cost of the system. One of the best examples of this is consideration of the installation of a loop track system for railcar discharge at Thunder Bay. This move alone is estimated to be capable of saving in the order of \$2 a metric tonne on grain through-flow. Other initiatives, innovative ideas for grain transfer, include grain transfer in the St. Lawrence River. It is also being examined. This would be using the self-unloader type of vessel, transferring from one ship to another without using the elevator facility at all. At the moment it is restricted because of government regulations.

Initiatives are under way to increase efficiency and productivity on shipboard labour. We believe the implementation and consideration of further improvements is proof of the desire of the system participants to remain competitive in the future. We hope in our presentation, we have been able to highlight some of the concerns the industry has regarding these issues. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, Mr. Hall, I am glad you did read the brief. It is a very comprehensive brief and very succinct and substantive. A précis of it would not have done justice to it. I want to thank you very much for it. The slides are there. Members all do have the brief. I have now those who have indicated an interest: Mr. Reid, Mr. Angus, Mr. Clifford, Mr. Taylor. Mr. Reid, are you ready? You said you were ready, then Mr. Angus.

Mr. Reid: Always ready. I want to add to the words of the Chair to Mr. Hall. It is a comprehensive brief. We appreciate his presentation on short notice, its comprehensiveness in nature. It will assist the committee very greatly.

I will not dwell on the rail rates, but I look at your reference on page 14 simply to point out that we do not want the subsidies or the inequities or the distortions found throughout the different modes of transportation to distort the competitiveness of the St. Lawrence Seaway. Certainly it will be the chore of this committee to make a review of all of those cost factors and recommend remedial measures wherever it is possible.

On the assumption however that it will not be possible to change the freight rates for some considerable period of time, is it sufficient simply to point out there are inequities? How do we get over the apparent perception of additional cost to ship through the seaway?

Mr. Hall: I am enough of a realist to know we are not going to change the Western Grain Transportation Act overnight. I appreciate that, but I think so long as everyone is aware there is an inequity there and that really we are distorting the true

[Translation]

Les idées ne manquent pas, et de nombreux projets qui pourraient contribuer à réduire encore davantage le coût du réseau sont actuellement à l'étude. Parmi les meilleurs exemples, on pourrait citer le réseau de voies de raccordement pour le déchargement des wagons que l'on envisage d'installer à Thunder Bay. Cette initiative à elle seule, d'après certaines estimations, pourrait permettre d'économiser quelque 2\$ la tonne métrique pour l'acheminement du grain. D'autres améliorations se rapportent au transbordement du grain, qui pourrait se faire directement sur le fleuve. Il s'agirait d'avoir recours à un navire auto-déchargeur capable d'assurer le transbordement d'un navire à un autre en court-circuitant totalement les élévateurs. Cette pratique est actuellement limitée en raison de la réglementation administrative.

Des projets sont actuellement en cours en vue d'augmenter l'efficacité et la productivité du personnel de bord. À notre avis, ces améliorations, qu'elles aient été déjà adoptées ou qu'elles soient simplement envisagées, démontrent que les parties intéressées par le réseau souhaitent vivement demeurer concurrentielles dans l'avenir. Nous espérons que par cet exposé, nous avons pu vous faire comprendre certaines des principales préoccupations de notre industrie. Merci, monsieur le président.

Le président: Eh bien, monsieur Hall, je ne regrette pas, tout compte fait, que vous ayez lu le mémoire. Il est à la fois complet, concis et riche d'idées. Un simple résumé n'aurait pas permis de lui rendre justice. Je vous en remercie. Les diapositives sont toujours là, les membres ont le mémoire entre les mains, et j'ai ici la liste de ceux qui voudraient intervenir: M. Reid, M. Angus, M. Clifford, M. Taylor. Vous êtes prêt, monsieur Reid? Alors, allez-y, et ce sera ensuite le tour de M. Angus.

M. Reid: Je suis toujours prêt. Je voudrais remercier sur ce qu'a dit le président à M. Hall. C'est en effet un mémoire qui va au fond des choses. Nous sommes sensibles au fait qu'il ait dû le préparer à brève échéance, et il s'en est fort bien tiré. Ce document sera très précieux pour le Comité.

Je ne veux pas entrer dans le détail des tarifs ferroviaires, mais en référence à la page 14, je voudrais préciser que nous n'avons nullement l'intention de faire en sorte que les subventions, ou encore les iniquités et les distorsions qui marquent les divers modes de transport, nuisent à la compétitivité de la voie maritime du Saint-Laurent. Il appartiendra sans conteste au Comité d'examiner de près tous ces facteurs de coût, afin de recommander des mesures correctives là où c'est nécessaire.

Dans l'éventualité, cependant, où il ne serait pas possible de modifier les tarifs ferroviaires pendant une période de temps assez considérable, pourrait-on se contenter tout simplement de dénoncer les inégalités? Comment dissiper l'impression que le coût du transport maritime sur la voie navigable est plus élevé?

M. Hall: Je suis assez réaliste pour savoir que nous n'allons pas changer la Loi sur le transport du grain de l'Ouest du jour au lendemain. Mais du moment qu'on se rend compte qu'il y a bel et bien iniquité et que les chiffres relatifs au coût réel du

[Texte]

cost of moving grain east versus west, that is a step in the right direction.

We have to remember at the same time that you have a situation in the west where the facilities in both Vancouver and Prince Rupert would only allow—in the event of a major, major export sale—Canada to move in the vicinity of 15 million tonnes through the west. The balance would be coming east through Thunder Bay.

Thunder Bay in the past, as you know, was moving in excess of 50%, somewhere in the range of 55%, 60% of total exports. In the last few years because of Prince Rupert it has dropped down now to below 50%.

It is needed. The seaway is there. It is needed as long as people appreciate there are distortions and statements are being made that the seaway is not cost-effective, that it is \$20 a tonne more than moving west. When one analyzes—as we have tried to do here—what the true costs are, then maybe we can get a little more understanding and support for getting distortions taken out of the picture.

The Chairman: Just before Mr. Reid continues with his questioning, I want members to feel free if there are supplementaries to any of the questions. Since this is the type of inquiry we are on, this is not estimates and it is a subject-matter we have all been interested in, members please feel free. I think that lends more passion to some one questioner all the time if the supplementaries are relevant.

Mr. Benjamin: Passion?

The Chairman: Well, “passion” was not the word, but—

Mr. Benjamin: What is passionate about shipping?

The Chairman: Mr. Reid reminded me of passion. Anyway...

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Benjamin: He has had lots of it.

• 1010

Mr. Reid: Again, there are some things we can do and some things we cannot. You have not mentioned it in your report or brief—and I think properly so—but would you be cognizant of other factors which encourage movement of grain westerly as opposed to easterly? We heard some comment in Thunder Bay—and you were present—to the effect certain agencies were persuading movement westerly rather than easterly. Have you any evidence of this or is there anything we can do about it if there is?

Mr. Hall: I do not have any hard evidence. Certainly I have heard the statements you heard, but let us face it, the Canadian Wheat Board is the only agency we have. They are

[Traduction]

transport du grain dans l'Est par rapport à l'Ouest sont faussés, il me semble que nous avançons dans la bonne direction.

Il faut se rappeler, par ailleurs, que les installations de l'Ouest, tant à Vancouver qu'à Prince Rupert, n'ont la capacité—advenant la conclusion d'un très gros contrat d'exportation—que de transporter quelque 15 millions de tonnes. Le reste devrait forcément passer par l'Est, via Thunder Bay.

Thunder Bay, comme vous le savez, acheminait par le passé plus de 50 p. 100, et même de 55 à 60 p. 100 de l'ensemble des exportations. Depuis quelques années, Prince Rupert lui a fait perdre du terrain, et le niveau est maintenant en deçà de 50 p. 100.

La voie maritime répond encore à un besoin. Mais il faut convaincre les gens que les chiffres sont faussés, que les déclarations concernant l'inefficacité de la voie maritime ne sont pas fondées sur la réalité, et qu'il n'en coûte pas 20\$ la tonne de plus que dans l'Ouest. Quand on s'arrête pour analyser les coûts réels—comme nous avons essayé de le faire ici—alors, on peut peut-être espérer chasser de l'esprit des gens les idées fausses qui sont véhiculées.

Le président: Avant de redonner la parole à M. Reid, je tiens à ce que les membres sachent bien qu'ils peuvent intervenir au moyen de questions complémentaires sur les points débattus. Comme c'est à une enquête précise que nous procédons et qu'il s'agit d'un sujet qui nous intéresse tous, que les membres se sentent libres d'intervenir. Je pense que le débat s'en trouvera d'autant plus passionné que l'auteur de la question sera appuyé par des interventions complémentaires.

M. Benjamin: Débat passionné?

Le président: Peut-être que le mot «passionné» est un peu fort, mais...

M. Benjamin: Qu'y a-t-il de passionnant au sujet du transport maritime?

Le président: M. Reid m'a fait l'effet d'un intervenant passionné. Quoi qu'il en soit...

Des voix: Ah, ah!

M. Benjamin: Il l'est, effectivement.

M. Reid: Certes, certaines actions sont de notre ressort, mais il en est d'autres qui nous échappent. Vous avez mentionné dans votre rapport ou votre mémoire—et avec justesse—certains facteurs qui favorisent l'Ouest par rapport à l'Est pour le transport du grain. En connaissez-vous d'autres? Certains ont affirmé à Thunder Bay—et vous étiez présent—que certains organismes militaient en faveur d'un mouvement occidental plutôt qu'oriental. Connaissiez-vous des faits précis à ce sujet et, dans l'affirmative, y a-t-il quelque chose que nous pourrions faire?

M. Hall: Non, je n'ai pas de preuve tangible. Comme vous, j'ai entendu ces déclarations, mais, il faut bien l'avouer, la Commission canadienne du blé est le seul organisme compé-

[Text]

in charge of export trading and certainly I have heard the same comments being made: they are encouraging grain to move west rather than east because there is a net benefit to the farmer or producer because of the cheaper cost of transportation.

Mr. Reid: Recognizing that improvements are being made in the delivery system on the Prairies all the while, would it not be a fairly easy step for the western agencies desirous of building up terminals in the west to accommodate the increase in capacity? Or is it impractical by reason of space, geography or otherwise to increase the size of western terminals?

Mr. Hall: I would say, Mr. Reid, to the best of my knowledge there is no reason in the world why someone could not expand the western grain facilities if they had the will and the money.

Mr. Reid: I will move from there. You mentioned the self-loader and unloader. We have a cost factor in the transshipment of the seaway. Do you see the seaway as forever being a feeder system with a trans-shipment necessary, or—and I am referring to the recent announcement in the refurbishing of the present locks—will there be any change in the mode of shipping? Are the locks too large, too small, or just right? Also, would the technology with respect to shipping as it is in coal—I understand they can use a self-loader to top up bulk carriers of coal—be moving to eliminate terminals and just simply trans-ship, ship versus ship, in the future?

Mr. Hall: Starting first of all with the physical limitations of the seaway itself, I am sure the Seaway Authority and many other groups have looked at the idea of maybe twinning or increasing the size of locks, but unfortunately we are talking megabucks to do such a thing and we just do not have it right now. Canada could not afford it. I think if I remember correctly we are looking in the range of \$2 or \$3 billion to rebuild the Welland Canal.

Certainly it was one of the options the Seaway Authority people looked at when they had their problems with the Welland Canal a year or so ago and suddenly following engineering studies found they had more potential problems building up because of the age of the Welland Canal system.

I discount at this point any thoughts that there will be any movement toward building bigger and better locks. I do not see it happening for quite some time.

With respect to technology and ship handling and cargo moving, certainly there is constant progress being made along these lines within the lake system or the St. Lawrence system. As I mentioned earlier, we have ships now which are capable of operating both inland and outside at various times of the year. There are a number of companies which have built some of these ships so they could try to at least generate some sort of cashflow during the winter months rather than being idle.

[Translation]

tent. Elle a la responsabilité du commerce d'exportation et, encore une fois, j'ai moi aussi entendu ce genre de commentaire: la Commission encourage le transport par la route de l'Ouest plutôt que par celle de l'Est parce que l'agriculteur ou le producteur bénéficie de tarifs plus avantageux.

M. Reid: Pour profiter des améliorations apportées au réseau de transport dans les Prairies, ne serait-il pas facile pour les organismes de l'Ouest d'aménager les ports céréaliers pour absorber le surcroît de capacité? Y a-t-il des raisons d'espace, de géographie, ou autres, qui les empêchent d'agrandir les ports de l'Ouest?

M. Hall: À ma connaissance, monsieur Reid, il n'y a aucune raison pour qu'on n'agrandisse pas les installations cérésières de l'Ouest. Il suffit pour cela de le vouloir et d'y mettre le prix.

M. Reid: Allons plus loin. Vous avez évoqué le navire auto-chargeur et auto-déchargeur. Or, il existe un facteur coût dans l'opération de transbordement sur la voie maritime. Pour vous, la voie maritime sera-t-elle toujours un réseau d'alimentation doté d'équipements de transbordement ou—et je pense à la récente annonce concernant la modernisation des écluses actuelles—y aura-t-il des changements dans les modes d'expédition? Les écluses sont-elles trop grandes, trop petites, ou suffisantes? Par ailleurs, la technologie des transports, comme dans le cas du charbon—je crois comprendre qu'on utilise un navire auto-chargeur pour le chargement des cargos de charbon en vrac—finira-t-elle par supprimer les ports céréaliers assurant le simple transbordement d'un navire à l'autre?

M. Hall: Parlons d'abord des limites physiques de la voie maritime elle-même. Je suis sûr que l'Administration de la voie maritime et d'autres groupes également ont examiné la possibilité de jumeler les écluses en ce sens sur les Grands lacs, mais malheureusement, les coûts en seraient prohibitifs, et on ne peut tout simplement pas se le permettre à l'heure actuelle. Le Canada ne dispose pas des fonds nécessaires. Sauf erreur, on a parlé de 2 à 3 milliards de dollars pour la reconstruction du canal de Welland.

C'était là, en tout cas, l'une des options examinées par l'Administration de la voie maritime au moment des incidents qui se sont produits dans le canal de Welland, il y a environ un an, mais par suite des études techniques effectuées, on s'est rendu compte que la reconstruction posait des problèmes imprévus en raison de l'âge du canal.

J'écarte pour l'instant toute idée de construction d'écluses de plus grandes dimensions et de meilleure qualité. Je ne crois pas qu'on puisse y penser de sitôt.

En ce qui a trait à la technologie de transbordement par bateau et de transport des marchandises, on assiste de toute évidence à des progrès réguliers en ce sens sur les Grands lacs ou sur le réseau fluvial. Comme je le disais plus tôt, nous disposons aujourd'hui de cargos capables de naviguer dans les eaux intérieures et de traverser l'océan à divers moments de l'année. Un certain nombre de compagnies ont construit ce type de navires afin de les occuper pendant les mois d'hiver et de les rentabiliser, plutôt que de les immobiliser.

[Texte]

The self-unloader type vessel has been steadily improving since it was first introduced in a major way, even prior to the seaway opening some 25 years ago, but in the last years there have been major advances made in the technology of this type of ship. These ships are capable of discharging 5,000 tonnes an hour. This means that with a standard 25,000-tonne laker, and most of the ships we are talking about are full seaway size or 25,000 tonnes, you could unload 25,000 tonnes of grain in 6 hours if the facilities were there on shore to receive it, but they are not.

• 1015

We have to use the elevator system and the elevator system is not geared to this sort of thing. There is no incentive for the elevator operators to make any modifications, because they are protected by various tariffs and they would just as soon get the income. Experiments have already been already conducted on moving other products, which are not regulated from the point of view of inspections the way grain is, such as iron ore and coal. There are ship-to-ship transfers made regularly. I can not say this happens all the time, but it is standard procedure now and is nothing new.

It could happen with grain, if permission were being granted by the Canadian Grain Commission to allow ship-to-ship transfers, but because of inspection requirements, I gather it is a difficult issue and would mean a change in regulations.

Mr. Reid: We are living in a world of competitiveness, and recognizing the advantage of the unit train travelling on a yearly basis, perhaps travelling to those same terminals, how does the shipping industry propose to improve its competitiveness to meet this kind of competition? Are you recommending an extended season in shipping? What other comments would you have to make, so that you could match the competitiveness now being given by the alternative modes, whether we are talking about the Mississippi or the railway?

Mr. Hall: Mr. Reid, I would like to give you an example about the competitiveness of the rail versus the marine mode, which does not exist. There is no competition from rail. The perfect example is the strike in Thunder Bay this past September, which lasted a month.

Mr. Reid: It was not a strike, it was a lock-out. Actually, it was a lock-out and a strike.

Mr. Angus: Yes, that is right, and in that order.

Mr. Hall: Right, it was shut down for five weeks, and when it did eventually open, there was an awful lot of pressure from everyone. The Canadian Wheat Board had obviously made some sales and they had told us that they were looking to the Canadian Great Lakes fleet to move five million tonnes of grain between October 9, when everything was over, and the close of the seaway. That is a pretty big order and it meant that we brought everything out, including ships that had not

[Traduction]

Le navire auto-déchargeur a constamment reçu des perfectionnements depuis qu'on l'a mis sur le marché, même avant l'ouverture de la voie maritime il y a quelque 25 ans, mais les progrès réalisés ces dernières années ont été prodigieux. Ces navires sont aujourd'hui en mesure de décharger 5,000 tonnes à l'heure. C'est ainsi qu'un cargo hors mer ordinaire de 25,000 tonnes, de même que la plupart des navires dont il est question, qui ont la capacité maximale pour la voie navigable, soit 25,000 tonnes, pourraient décharger leurs 25,000 tonnes de céréales en six heures, si les rives étaient équipées des installations nécessaires, mais ce n'est pas le cas.

Jusqu'à présent, nous avons recours au système des élévateurs, mais ce système n'est pas adapté à cette nouvelle technologie. En outre, les exploitants d'élévateurs ne sont pas encouragés à apporter des modifications parce qu'étant protégés par les divers tarifs, ils se contentent d'empocher l'argent. On a tenté des expériences pour le transport d'autres produits non réglementés par des inspections, comme c'est le cas du grain. Le minerai de fer et de charbon en sont des exemples. Les transbordements d'un navire à l'autre s'effectuent régulièrement. Ce n'est pas encore la seule méthode en vigueur, mais elle est devenue courante et elle n'a plus rien de nouveau.

On pourrait appliquer cette même méthode au grain, si la Commission canadienne des grains autorisait les transbordements de navire à navire. Mais en raison des exigences d'inspection, la décision n'est pas facile à prendre et entraînerait la modification du règlement.

M. Reid: Nous vivons dans un monde de concurrence et, compte tenu de l'avantage que présente le train-bloc en service toute l'année, se rendant peut-être à ce mêmes terminus céréaliers, comment l'industrie du transport maritime se propose-t-elle d'améliorer sa compétitivité sur le marché? Recommandez-vous de prolonger la saison de navigation? Avez-vous d'autres commentaires à présenter à ce sujet pour que votre industrie puisse faire face à la concurrence que lui oppose la route du Mississippi ou le chemin de fer?

M. Hall: Monsieur Reid, j'aimerais bien vous donner un exemple de la concurrence que livre le chemin de fer au transport maritime, mais cette concurrence n'existe pas. Chacun a son propre créneau. Un exemple typique à cet égard nous est donné par la grève qui a été déclenchée à Thunder Bay en septembre dernier, grève qui a duré un mois.

M. Reid: Il ne s'agissait pas d'une grève, mais d'un lock-out. Plus exactement, un lock-out suivi d'une grève.

M. Angus: C'est juste, et dans cet ordre.

M. Hall: On a tout fermé pendant cinq semaines et au moment de la réouverture, des pressions étaient exercées de toutes parts. La Commission canadienne du blé avait manifestement conclu des ventes et elle nous a fait savoir qu'elle comptait sur la flotte canadienne des Grands lacs pour transporter cinq millions de tonnes de grain entre le 9 octobre, date de la fin des événements, et la fermeture de la Voie maritime. La commande était de taille. Il nous a fallu tout

[Text]

operated in two years because of lack of cargo. People spent money on them to get them out to meet that obligation.

On Thanksgiving weekend there were 750,000 tonnes of grain moved by ship out of Thunder Bay through the seaway. It would take 94 100-car trains to move the equivalent amount, and they just do not have that capability. The cost is \$13 to \$15 a tonne higher than what it is to move it marine-wise.

Mr. Reid: Would the circumstances back up a 12-month spread of the same equivalent amount of cargo? Could you use the same argument in other circumstances?

Mr. Hall: I am sorry, are you referring to season extension here?

Mr. Reid: I am saying that you had a lock-out strike and a special circumstance of a slow season, but at the end of the season, you established a remarkable record.

Mr. Hall: Right.

Mr. Reid: But this does not always exist. If you had a regular 12-month season, what would be the comparison?

Mr. Hall: Are you referring to the capacity of the fleet?

Mr. Reid: Yes.

Mr. Hall: Well obviously if the trade was there it would increase by 25% in the three months that we are normally shut down.

Mr. Reid: Mr. Hall, you indicated that grain was still your main cargo. Has the DMA conducted studies to determine what alternative sources of freight or cargo it could use to ply the lakes? Have we bottomed out on the decline of shipping on the seaway now and again, particularly grain? Do you expect a recovery of freighter cargo in any form, whether it is grain, iron ore or coal, and if you do expect a recovery, what kind of season might we expect next year or the year after? What studies has the DMA used to promote and develop alternative sources of cargo for use on the seaway?

Mr. Hall: We have been working with the Seaway Authority, both the Canadian Seaway Authority and the American Seaway Authority, together with other organizations within the Great Lakes, such as the International Association of Great Lakes Ports, to see just what we can do, because obviously the ports are just as interested as we are in finding more and more business throughout the system. It is not that easy. There are so many factors that come in to the type of commodities we are talking about. For example, grain is really affected by world-wide events, not just what happens here locally in Canada.

[Translation]

mettre à contribution, y compris des navires hors service depuis deux ans, faute de marchandises. Leurs propriétaires ont consenti à dépenser les sommes nécessaires pour les remettre en état afin de se montrer à la hauteur de la situation.

Le week-end de l'Action de grâces, on avait transporté 750,000 tonnes de grain au départ de Thunder Bay et le long de la Voie maritime. Il aurait fallu 94 trains de 100 wagons pour réaliser une performance comparable et les sociétés ferroviaires n'ont simplement pas cette capacité. D'ailleurs, le coût à la tonne est de 13\$ à 15\$ supérieur à celui du transport maritime.

M. Reid: Si les délais avaient été de 12 mois pour le transport d'une quantité équivalente de marchandises, pourriez-vous invoquer le même argument?

M. Hall: Excusez-moi, faites-vous allusion à la prolongation de la saison?

M. Reid: Je disais que vous avez bénéficié d'une grève et d'un lock-out, que la saison avait été exceptionnellement tranquille et qu'à la fin de la saison, vous aviez réalisé une prouesse remarquable.

M. Hall: Exact.

M. Reid: Mais ces circonstances ne se reproduisent pas régulièrement. Si la saison s'échelonnait sur 12 mois, quelle différence cela ferait-il?

M. Hall: En termes de capacité de la flotte?

M. Reid: Oui.

M. Hall: Bien, si le volume du commerce le justifiait, on pourrait penser à une augmentation de 25 p. 100 pour les trois mois pendant lesquels nous sommes habituellement fermés.

M. Reid: Monsieur Hall, vous avez affirmé que le grain demeurerait encore votre principale marchandise. L'Association a-t-elle réalisé des études pour déterminer quelles autres denrées ou marchandises elle pourrait transporter sur les Grands lacs? A-t-on atteint le creux de la vague pour ce qui est du transport sur la voie maritime, notamment en ce qui a trait au grain? Vous attendez-vous à une reprise du service-marchandises sous quelque forme que ce soit, grain, minerai de fer ou charbon, et dans l'affirmative, quel genre de saison de navigation attendez-vous pour l'an prochain ou l'année suivante? L'Association a-t-elle fait des études pour trouver d'autres marchandises à transporter sur la Voie maritime ou développer d'autres secteurs?

• 1020

M. Hall: Nous avons travaillé en collaboration avec l'Administration de la Voie maritime, tant du côté canadien que du côté américain, de même qu'avec d'autres organismes de la région des Grands lacs, comme l'*International Association of Great Lakes Ports*, pour voir ce qu'il serait possible de faire, car, naturellement, les ports sont tous aussi intéressés que nous à trouver de nouvelles marchandises à transporter sur le réseau. Mais ce n'est pas facile. Il y a d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte au sujet des marchandises dont nous parlons. Par exemple, les céréales subissent très nettement la concurrence internationale et ce qui se passe au

[Texte]

I indicated there the EEC situation, where they are subsidizing grain very heavily. The U.S. counteracted. Nothing happened. The Americans did not get any more, but meantime they certainly upset the pricing structure of grain, which affects the producer. It also affects who is going to buy from whom. That is one of the things that the Canadian Wheat Board has to contend with every day in their marketing initiatives to see what they can do.

To answer your question on grains specifically, yes, we have had a very good crop this past year. If I understand correctly, we are looking at in excess of 50 million tonnes, of which 35 or so could be available for export. If the Canadian Wheat Board can find markets for that, it is going to be a booming year next year for moving the grain. If they sell 30 million tonnes, half of it has to go east, because the west cannot handle any more than 15 million. So right off the bat, there could be a major improvement in the movement of grain.

I think there has been a permanent shift with respect to the movement of iron ore. I do not see that the movement that existed four or five years ever coming back. That is brought about because of rationalization of the U.S. steel industry. They have been going through some pretty difficult times. I am sure you are aware that number three steel company, LTV, has filed under chapter 11. They have horrendous debts. It has caused all kinds of problems on the U.S. side. Another major company, Bethlehem Steel, you read in the press that they are in a very dicey position.

So the whole U.S. steel industry is going through some major structural changes. That is what affected the movement of iron ore that came from Quebec—Labrador through the seaway to many of the American steel mills along the Great Lakes basin. They have shut down; they are old steel mills. They were mills built around the time of World War I. They are gone. The newer steel mills are being built further south. They are using resources from Brazil, for example, and barging them up the Mississippi. It is cheaper. We must remember they also have major investments in iron ore mines in Mesabi. It is one of those things. I just do not see iron ore picking up again. I do not see any growth in the North American steel industry. I think it is stagnant.

Mr. Reid: Will the shipment of coal from the west to east make any difference?

Mr. Hall: Are we referring to Ontario Hydro, for example?

[Traduction]

Canada n'est qu'un élément d'un ensemble beaucoup plus vaste.

Je pense avoir mentionné que la CEE accordait d'importantes subventions à la céréaliculture. Les États-Unis ont emboîté le pas. Mais en vain. Les Américains n'ont pas augmenté leur part du marché mais ils n'ont pas manqué de bouleverser la structure des prix du grain, portant ainsi atteinte aux producteurs. Les structures d'échange s'en trouvent aussi modifiées. C'est le genre de problèmes auxquels la Commission canadienne du blé doit sans cesse s'ajuster dans ses initiatives de commercialisation.

Mais pour répondre directement à votre question sur le grain, nous avons eu effectivement une excellente récolte cette année. Si mes chiffres sont exacts, on peut s'attendre à plus de 50 millions de tonnes, dont 35 environ pourraient être exportées. Mais il faut tout d'abord que la Commission canadienne du blé trouve des débouchés et, si c'est le cas, l'an prochain sera une année de prospérité pour les transporteurs. Si la Commission arrive à vendre 30 millions de tonnes, la moitié ira vers l'Est parce que l'Ouest n'a pas la capacité d'absorber plus de 15 millions de tonnes. Au premier abord, donc, on peut s'attendre à une nette amélioration de la situation du transport du grain.

Quant aux expéditions de minerai de fer, je pense que la situation s'est dégradée de façon permanente. Il est peu probable que nous retrouvions le niveau d'activité qui était monnaie courante il y a quatre ou cinq ans. La rationalisation de l'industrie sidérurgique américaine en est la cause. Les États-Unis ont vécu des moments assez difficiles. Vous savez sans doute que les aciéries qui venaient au troisième rang, LTV, ont déposé leur bilan. Leur dette était énorme. Les Américains ont connu toutes sortes de difficultés. Une autre grande société, *Bethlehem Steel*, s'est retrouvée dans une situation extrêmement précaire, comme vous avez pu le lire dans les journaux.

Ainsi, l'ensemble de l'industrie sidérurgique américaine subit actuellement des modifications structurelles majeures. C'est ce qui explique la diminution des expéditions de minerai de fer en provenance du Québec-Labrador, qui était transporté par la Voie maritime jusqu'aux aciéries américaines dans le bassin des Grands lacs. Celles-ci ont fermé leurs portes tant elles étaient vétustes. Elles dataient de la Première Guerre mondiale. Leur époque est révolue. Les nouvelles aciéries sont construites plus au sud. Elles font venir leurs matières premières du Brésil, par exemple, et les transportent par chaland sur le Mississippi. Ce mode d'approvisionnement est plus économique. Il ne faut pas oublier non plus que les Américains ont fait de gros investissements dans les mines de fer de Mesabi Range. On n'y est pour rien. Mais je ne vois pas comment le marché du minerai de fer pourrait prendre un nouvel essor. Je ne prévois pas non plus de croissance dans l'industrie sidérurgique de l'Amérique du Nord. Celle-ci est vouée à la stagnation.

M. Reid: Les expéditions de charbon d'ouest en est pourraient-elles faire une différence?

M. Hall: Pensez-vous à Hydro Ontario, par exemple?

[Text]

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Hall: The thing that has to be overcome there, and it is rather ironic, you have all kinds of Canadian coal sitting out west that Ontario Hydro could use, but the cost of rail is too darn high. Yet we have grain going out west as opposed to east, because there is a nice big fat subsidy for the railway. So it can go in any direction, but you cannot move coal. We would love to have that coal coming out of Thunder Bay, moving it down to Ontario Hydro. But I know if you speak to Ontario Hydro people, it is just too darned expensive.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: First let me say that I am very pleased with the brief you presented us this morning. Quite clearly if we had been able to give you more notice, it would have been even more extensive.

Let me start with last Friday's announcement of the \$175 million being spent to put the Welland Canal system back in shape over the next seven years. I think that it is a credit to the DMA and other industry-based organizations, communities, unions, interest groups, and members of the opposition. We may not have won the battle on Bill C-75, but we clearly got a message through collectively to the government that the users of the seaway could not afford to pick up the tab for any additional costs. I think DMA deserves a lot of credit for this decision.

• 1025

We had Mr. O'Neil from the Seaway Authority here on Tuesday. One of the things he told us, which certainly shocked me, was that as a result of the Valleyfield Bridge incident the St. Lawrence Seaway Authority was unable to get insurance to protect them and therefore their users against loss of income. The year the lock 7 wall collapsed, the Seaway Authority was not covered by any insurance policy that could be utilized in the event of a successful lawsuit against them.

Mr. O'Neil also advised us that there are somewhere in the neighbourhood of—I do not have the exact figure—around 25 or 26 claims that have been registered against both the Seaway Authority and the Government of Canada over the lock 7 incident. I would suspect that a number of those are from people who are members of your association. I put it in this context because I think that they have to be careful.

Given there is no insurance to cover the claims and given the decision by the Government of Canada last week to not force the users to pay for the repairs to the system, do you think any of your members would reconsider their actions based on this new information? First of all let me ask you whether you were aware there was no insurance coverage?

[Translation]

M. Benjamin: Oui.

M. Hall: Bonne question. Il y a des quantités énormes de charbon dans l'Ouest qu'Hydro Ontario pourrait utiliser, mais le problème, et c'est plutôt ironique, c'est que le coût du transport ferroviaire est beaucoup trop élevé. Or, on expédie le grain par le route de l'Ouest plutôt que par celle de l'Est, à cause des grasses subventions dont bénéficient les chemins de fer. On peut choisir pour le grain l'une ou l'autre direction, mais ce n'est pas le cas pour le charbon. Bien sûr, nous serions très heureux que le charbon soit acheminé jusqu'à Thunder Bay pour être ensuite transporté aux centrales d'Hydro Ontario. Mais il suffit de parler aux responsables d'Hydro Ontario pour apprendre qu'il n'est pas question de faire venir le charbon par le train, car c'est hors de prix.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Je voudrais tout d'abord vous féliciter pour le mémoire que vous nous avez présenté ce matin. De toute évidence, si l'on avait pu vous accorder des délais un peu moins serrés, votre analyse aurait été encore plus détaillée.

Commençons par l'annonce de vendredi dernier concernant les 175 millions de dollars qui seront investis au cours des sept prochaines années pour la remise en état du canal de Welland. Je pense que c'est tout à l'honneur de l'Association et des autres organisations de l'industrie, des collectivités, des syndicats, des groupes d'intérêt et des membres de l'opposition. Il est possible que nous n'ayons pas gagné la bataille du projet de loi C-75 mais nous avons fait savoir clairement au gouvernement, collectivement, que les usagers de la Voie maritime ne pouvaient se permettre de payer la facture des coûts supplémentaires. Je pense qu'il faut attribuer le mérite de cette décision à l'Association, dans une large mesure.

M. O'Neil de l'Administration de la voie maritime s'est présenté ici mardi. Il nous a avoué, et j'en ai été choqué, que par suite de l'incident du pont de Valleyfield, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent était désormais incapable d'obtenir une assurance pour se protéger, elle et ses utilisateurs, contre les pertes de revenus. L'année où l'écluse n° 7 s'est effondrée, l'Administration de la Voie maritime n'était pas protégée par une police d'assurance contre les poursuites judiciaires éventuelles.

M. O'Neil nous a également fait savoir que quelque 25 ou 26 réclamations en dommages-intérêts—j'ai oublié le chiffre exact—ont été déposées contre l'Administration et le gouvernement du Canada à la suite de l'incident de l'écluse n° 7. J'imagine qu'un certain nombre de ces réclamations émanent de membres de votre association. J'explique la situation, parce que je pense qu'ils devront se montrer prudents.

Étant donné l'absence d'assurance pour le remboursement des dommages et compte tenu de la décision prise la semaine dernière par le gouvernement du Canada de ne pas obliger les utilisateurs à assumer le coût de la réparation du réseau, pensez-vous que vos membres accepteraient de retirer leur plainte? Mais avant de répondre à cette question, dites-moi si

[Texte]

Mr. Hall: Mr. Angus, I am not very familiar with the internal operation of a Crown corporation such as the St. Lawrence Seaway Authority and what the rules and regulations may be with respect to such companies having the type of insurance you are referring to. Certainly you can buy loss-of-earnings insurance. I know it for a fact. Whether or not the seaway can or cannot, I do not know; whether or not they wish to, I do not know.

Mr. Angus: They actually had it up until and through the Valleyfield Bridge incident. As a result of the incident, their insurance company refused to renew. I gather they were unable to find alternative coverage.

Mr. Hall: I am sorry; I really cannot comment on it. I find it rather strange, however, because they have not paid out a nickel. It is still before the courts, so therefore the insurance companies cannot really say it is a major loss.

Mr. Angus: But we have seen incidents where they have pulled the same stunt in other industries and sectors.

In your graphs, I noticed one of the elements was missing. Maybe it is included in the elevation costs or in the price of the commodity, particularly grain. There is a 45¢ per tonne insurance premium levied against every tonne of grain that is carried through the lakes and the St. Lawrence Seaway. This is a requirement of the Canadian Wheat Board. I am sure you can tell us whether there has been a loss of grain cargo in the last two or three decades. I doubt there has been. Where is it in your formula? Secondly, do you believe this kind of insurance, maybe for other commodities as well . . . to replace it with a different kind of mechanism much like the Pollution Abatement Fund we have in the marine sector?

Mr. Hall: I know there is an insurance factor involved. I have vague recollections of discussions with the Canadian Wheat Board about the factor. Where it fits in precisely, I am really not sure. I would have to assume that if it is insurance to cover transportation, obviously it has to be considered in part of the cost or part of the breakdown we gave you to move grain east, but I am sure it is also there to move grain west.

Mr. Angus: No, it is not.

Mr. Hall: It is not?

Mr. Angus: It is only applicable—

Mr. Hall: It is strictly for the Great Lakes?

Mr. Angus:—strictly for Great Lakes.

Mr. Hall: I would have to go back and do a little more homework on it. I am not thoroughly familiar with how they price it and how they charge out in their own books for the

[Traduction]

vous étiez au courant que l'Administration de la Voie maritime n'était pas assurée?

M. Hall: Monsieur Angus, je ne connais pas très bien les rouages internes d'une société d'État comme l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent ni quels sont les règlements concernant le type d'assurance dont vous parlez. Je sais cependant pertinemment que les assurances contre les pertes de revenus existent, mais je ne saurais dire si la voie maritime a le droit d'en contracter, si elle le désire.

M. Angus: En réalité, l'Administration était effectivement assurée jusqu'à ce que l'incident du pont de Valleyfield se produise. Après l'accident, la compagnie d'assurance a refusé le renouvellement. Je crois comprendre que l'Administration n'a pas réussi à trouver une solution de rechange.

M. Hall: Je suis désolé, mais je ne connais pas les détails. Je trouve que le refus de renouvellement est quelque peu étrange, toutefois, étant donné que la compagnie n'a pas encore versé un sou. L'affaire est toujours devant les tribunaux de sorte que la compagnie d'assurance ne peut encore affirmer qu'il s'agit d'une perte importante.

M. Angus: Mais on a assisté à de tels revirements dans d'autres industries ou secteurs.

Dans vos tableaux, j'ai remarqué qu'il manquait un élément. Cet élément est peut-être inclus dans les coûts de mise en élévateurs ou dans le prix des marchandises, notamment le grain. En effet, une prime d'assurance de 45c. la tonne est prélevée pour chaque tonne de grain transportée sur les Grands lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Il s'agit d'une exigence de la Commission canadienne du blé. Vous pourrez sans doute nous dire s'il y a eu des pertes de chargements de grain dans les 20 ou 30 dernières années. J'en doute. Est-il tenu compte de cet élément dans votre formule? Deuxièmement, pensez-vous que ce type d'assurance, même pour d'autres marchandises également, pourrait être remplacé par un instrument comme le Fonds de lutte contre la pollution que nous avons dans le secteur de la marine?

M. Hall: Je connais l'existence de ce facteur d'assurance. Je me souviens vaguement en avoir discuté avec des porte-parole de la Commission canadienne du blé. Mais je ne pourrais pas vous dire avec exactitude à quel poste il doit s'intégrer. Mais s'il s'agit d'une assurance-transport, il m'apparaît évident que ce facteur doit figurer parmi les coûts des divers éléments du transport du grain vers l'Est, mais je ne sais pas s'il figure également dans les coûts de transport du grain vers l'Ouest.

M. Angus: Non, ce n'est pas le cas.

M. Hall: Non?

M. Angus: Ce facteur s'applique . . .

M. Hall: Uniquement aux Grands lacs?

M. Angus: . . . uniquement aux Grands lacs.

M. Hall: Il faudra que de retour au bureau, j'examine la question d'un peu plus près. Je ne suis pas parfaitement au courant des modalités d'application et de comptabilisation de

[Text]

movement. If it is there, obviously they are adding it to the cost of moving through the lakes. For the other part of your question, losses, I agree with you. I am not aware of any major loss of grain—I think there may have been one in the very, very early days of the seaway, there were one or two collisions, but since then, nothing.

• 1030

Mr. Angus: Would it be appropriate then to establish a one-time fund contributed by the participants to, say, a value of two grain cargoes—the biggest grain ships, the cargoes they would carry—set it aside, no longer have a levy on the users and just allow the interest to accrue, and then any pay-outs would come out of that? Would that make sense in terms of grain and is there a problem industrywide on the lakes in terms of high costs of other kinds of cargo insurance. Is that an area where the savings could be made?

Mr. Hall: Well, I understood that an awful lot of Crown corporations self-insure, that it is just too costly for them when you consider the type of access they have or what it is they are looking after. Following on what you were just saying, if it is 45 cents a tonne insurance, it is a heck of a lot of money and I would think the Wheat Board with their financial status should be able to self-insure—set up a fund.

Mr. Angus: What about in the shipping industry itself, the movement of iron ore, the movement of potash, bulk fuels . . . From the industry's standpoint, is cargo insurance a key cost factor in 1986? If there were some kind of a pot they could go to as opposed to ongoing insurance premiums, would that be a cost saving for the industry?

Mr. Hall: The vessel owners do not get involved with cargo insurance. That is the shipper's responsibility. He looks after his own insurance.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Hall: To the best of my knowledge, in all the years I have been involved in the business, I have never heard of a problem with the cargo insurance. Certainly, the incidents of Welland and the Valleyfield would have no bearing. All that is a loss of earnings; it has nothing to do with loss of cargo.

Mr. Angus: On page 21 of your brief you say, under financing:

In order to allow shippers to properly plan, there should be a freeze on tolls for at least three years and thereafter tolls established for a fixed period, say every three years.

[Translation]

ces coûts dans les registres de transport. Si ces frais existent, ils s'ajoutent de toute évidence au coût du transport sur les Grands lacs. Quant à l'autre partie de votre question, les pertes, je suis d'accord avec vous. Je n'ai jamais entendu parler de pertes importantes de chargements de grain—sauf peut-être dans les tout premiers jours de la Voie maritime où il y a eu une ou deux collisions. Mais rien ne s'est produit depuis.

M. Angus: Convendrait-il alors de créer une fois pour toutes un fonds, au moyen d'une quote-part des participants, équivalent à, disons, la valeur de deux chargements de grain—ceux des plus gros navires—que l'on mettrait de côté sans plus imposer d'autres droits aux utilisateurs, en laissant les intérêts s'accumuler, pour ensuite régler les réclamations à même ce fonds? Cette initiative pourrait-elle contribuer à régler la question du grain et connaissez-vous d'autres problèmes au sein de l'industrie concernant les prix élevés des autres types d'assurance-marchandises pour les Grands lacs? Ne serait-il pas possible de faire des économies dans ce domaine?

M. Hall: Pour ma part, je pensais que la majorité des sociétés d'Etat étaient auto-assurées, que les assurances étaient tout simplement trop coûteuses pour elles, compte tenu des polices qui s'offrent sur le marché et du type de protection recherché. Mais d'après ce que vous venez de dire, si l'on parle d'une assurance de 45 cents la tonne, qui représente une somme d'argent considérable, je serais porté à croire que la Commission du blé, en raison de ses assises financières, serait en mesure de s'auto-assurer, de créer un fonds.

M. Angus: Mais qu'en dites-vous pour l'industrie du transport maritime elle-même, le transport du minerai de fer, le mouvement de la potasse, des carburants en vrac . . . Du point de vue de l'industrie, l'assurance est-elle un élément de coût important en 1986? S'il y avait une caisse commune à laquelle tous les participants auraient accès, plutôt que de devoir chacun de son côté contracter une assurance, ne serait-il pas possible de réaliser des économies?

M. Hall: Les armateurs n'ont pas à contracter d'assurance pour leur chargement. Cette responsabilité incombe à l'expéditeur, qui prend ses propres assurances.

M. Angus: Très bien.

M. Hall: À ma connaissance, et je suis dans le métier depuis de très nombreuses années, il n'y a jamais eu de problème au sujet des assurances-marchandises. Même les incidents de Welland et de Valleyfield n'ont pas de répercussions à cet égard. Ils entraînent certes des pertes de revenus mais ils n'ont aucune incidence sur les chargements.

M. Angus: À la page 21 de votre mémoire, sous la rubrique Financement, on peut lire:

En ce qui a trait au financement, il faudrait procéder au blocage des tarifs de péage pendant une période d'au moins trois ans pour permettre aux expéditeurs de planifier à l'avance. Par la suite le montant des péages devrait être établi pour une période prédéterminée, disons tous les trois ans.

[Texte]

We heard from Mr. O'Neil on Tuesday this used to be the case but at the request of the industry it was abandoned in favour of a year by year decision-making process.

Mr. Hall: I do not recall that type of thing. I know that right now, for example, the shippers and certainly foreign vessel operators, in particular, who are not here every day and know what is going on, are quite upset with this idea of never knowing, almost until the last minute, what it is going to cost, because some of these people book cargoes well in advance. There is trade being made for 1987 now, and nobody has any idea at this point in time what they are going to be paying for tolls. I think that is not right.

If you are trying to encourage more cargo on the seaway, getting back to Mr. Reid's point earlier—we are trying to develop new trade, be it potash, be it whatever—those people want to know what they are going to be paying. What are they going to be paying for freight, what are they going to pay for port facilities, what are they going to be paying for seaway tolls? These are all cost elements that go into the equation that determines whether or not they are going to move that product via the seaway or via the Mississippi or down the Atlantic coast, whatever the case may be.

While I know this year is unusual because of what has happened in the States with HR6, normally the two entities meet and come up with a decision with respect to tolls in the month of September. Here we are in December and still nobody knows what is going to happen in 1987.

I am sorry, I do not recall the statement you made about what happened in the past. I am inclined to think it would make much more sense to set a toll policy—if we are going to have to live with tolls—set a toll policy that says, as we suggest here, that for the next two or three years, the toll is going to be x and we are going to sit down with you folks and go over everything and determine what we are going to have to do, two years, three years down the road.

Everybody can plan that way. The shipper can plan what he wants to do and where he wants to move his cargo to and from. The Seaway Authority itself can do a little bit more planning and have time to have a look at what they are going to have to do with their own infrastructure. All I am saying here is I think if you want to encourage more trade on the seaway, then you had better let the shipper know what he is going to be paying with as much advance notice as possible. We have lived with tolls ever since tolls came into being.

[Traduction]

M. O'Neil nous a déclaré mardi que c'est ainsi qu'on procédait autrefois, mais qu'à la demande de l'industrie, on a opté en faveur d'un processus décisionnel annuel.

M. Hall: Je ne me souviens pas de cette pratique. Mais je sais que maintenant, par exemple, les expéditeurs et, plus particulièrement, les exploitants de navires étrangers, qui ne sont pas dans les parages tous les jours et ne suivent pas l'évolution de la situation de très près, sont fort contrariés à l'idée de ne jamais savoir, si ce n'est à la dernière minute, quels seront les coûts, d'autant plus que bien souvent, les navires marchands sont réservés longtemps à l'avance. On a déjà commencé à prévoir le trafic pour 1987, même si personne n'a la moindre idée pour l'instant de ce que seront les taux de péage. Je considère, pour ma part, que cette façon de procéder ne convient pas.

Si nous voulons stimuler le trafic sur la voie maritime, comme le suggérait M. Reid tout à l'heure—c'est-à-dire ouvrir de nouveaux crèneaux, que ce soit la potasse ou autres—les intéressés voudront savoir exactement ce qu'ils auront à payer: pour le service-marchandises, les installations portuaires, les péages. Ces éléments de coût entrent tous dans la formule et c'est à partir de cette formule que se prend la décision d'acheminer la marchandise par la voie maritime, par le Mississippi ou le long de la côte Atlantique.

Cette année est exceptionnelle en raison de l'adoption de la loi HR6 aux Etats-Unis, mais normalement, les deux administrations tiennent une assemblée au mois de septembre pour prendre une décision au sujet des tarifs de péage. Or, nous voilà déjà au mois de décembre et personne ne sait encore quelles seront les règles du jeu en 1987.

Je regrette, mais je n'ai aucun souvenir de la pratique que vous avez évoquée et qui aurait eu cours par le passé. Je suis porté à croire qu'il serait beaucoup plus rationnel d'établir une politique de péage—s'il faut absolument que les péages soient conservés—qui préciserait, comme nous le proposons dans notre mémoire, le montant du péage pour les deux ou trois années suivantes, après concertation de toutes les parties intéressées, pour que chacun puisse faire valoir son point de vue et sache à quoi s'en tenir pendant les deux ou trois années suivantes.

De cette façon, la planification serait possible. L'expéditeur pourrait donc planifier ses activités et déterminer comment faire venir ou envoyer ses marchandises. L'Administration de la Voie maritime elle-même pourrait prévoir un peu d'avance et décider, par exemple, des mesures à prendre concernant son infrastructure. Bref, pour stimuler le trafic sur la voie maritime, il faut accorder à l'expéditeur les meilleurs délais possibles avant de modifier le barème des tarifs. Nous avons dû nous accommoder des péages depuis que ceux-ci sont entrés en vigueur.

• 1035

Mr. Angus: You have had no choice, though.

M. Angus: Mais vous n'avez pas eu le choix.

[Text]

Mr. Hall: We had no choice. I guess over the years we got a little tired of beating ourselves over the head all the time and not getting anywhere on the whole toll issue.

I think the general attitude of the DMA is that we have always been paying our own way. We are not subsidized in any fashion whatsoever. We are not out for a free lunch. We have indicated this on C-75. We are willing to pay for something which makes sense providing it is equal in all modes and routes.

I guess this is what our main objection is to the St. Lawrence Seaway toll structure. Prior to the St. Lawrence Seaway being built there were no tolls. The Welland Canal was never a toll route and it all came about because of the joint venture between Canada and the U.S. I believe the U.S. said if they went ahead with it they would have to self-finance. The main objection we have is that it is the only system in North America which has a toll.

Mr. Angus: If you had the power today, would you eliminate tolls?

Mr. Hall: Yes.

Mr. Angus: Getting that response, we all know even with the American pressure, it is doubtful we will see the elimination of tolls. I raised the question of having the tolls market-driven with Mr. O'Neil on Tuesday, and I think I raised it at the Thunder Bay discussions as well. I suggested establishing a base year, and I picked 1979 as an example. It is considered 100% of cost recovery that year because it was the highest usage. In a year like 1986, where perhaps only 50% of the capacity of the Welland Canal is being utilized, the users under a market-driven system would only have to pay for 50% of the cost of normal operations and maintenance. Therefore, the government would have to pick up the remainder through tax dollars.

The system would ensure the survivors are not punished in tough times, because quite clearly as traffic goes down the price per unit ends up going up. Secondly, it becomes an incentive at the very least to keep in those who are on the margin for a while longer. I believe it also will allow for attracting cargo back.

The flip side is that when you exceed 100%, it would mean the tolls would go above full-cost recovery, perhaps to put some money away for a rainy day to help absorb additional maintenance and improvements, offsetting future costs. What is your reaction to this kind of approach as an answer to the current problem?

[Translation]

M. Hall: C'est juste. On s'est fatigué de se cogner la tête contre le mur sans arriver à faire avancer ce dossier.

Nous avons fini par nous faire à l'idée au sein de l'Association qu'il nous fallait payer pour tout ce que nous voulions. Nous ne bénéficions d'aucune subvention de quelque nature que ce soit. Nous ne sommes pas habitués à recevoir des cadeaux. Nous l'avons fait savoir au sujet du projet de loi C-75. Nous sommes prêts à payer un prix raisonnable pour les services qui nous sont offerts, pourvu que le même régime s'applique à tous les modes de transport et à tous les itinéraires.

C'est là, à mon avis, notre principale objection à l'égard des péages de la Voie maritime du Saint-Laurent. Avant sa construction, il n'y avait pas de péage. Le canal de Welland n'avait jamais été une route à péage et tout a commencé à partir du moment où le Canada et les États-Unis se sont lancés dans une entreprise en participation. On a cédé, je pense, aux pressions des États-Unis qui soumettaient leur participation à la condition que l'exploitation s'autofinance. Notre principale objection, c'est que ce réseau de transport est le seul en Amérique du Nord qui impose des péages.

M. Angus: Si vous en aviez le pouvoir aujourd'hui, supprimeriez-vous les péages?

M. Hall: Bien sûr.

M. Angus: Nous savons tous, cependant, que malgré ce qui se passe aux États-Unis, il est peu probable que les péages soient abolis. J'ai évoqué la possibilité mardi dernier, en présence de M. O'Neil, de laisser les forces du marché décider du niveau des péages. Je pense avoir soulevé cette même question au cours des débats de Thunder Bay. Ce que je suggérerais, c'est d'établir une année de référence, et j'ai pris 1979 à titre d'exemple. On considère que cette année-là, les coûts ont été recouverts à 100 p. 100 car le trafic s'y trouvait à son plus fort. Dans une année comme 1986, où la capacité du canal de Welland n'est peut-être utilisée qu'à 50 p. 100 les usagers, dans ce système des forces du marché, n'auraient à payer que 50 p. 100 des frais courants d'exploitation et d'entretien. L'État devrait assumer, par conséquent, les frais supplémentaires à même les recettes fiscales.

Ce système permettrait aux sociétés exploitantes de ne pas être pénalisées dans les moments difficiles. Or, on sait qu'avec la baisse du trafic, les prix unitaires augmentent en conséquence. Par ailleurs, les entreprises qui réussissent tout juste à faire leurs frais, qui se trouvent à la marge, seraient à tout le moins encouragées à essayer de survivre un peu plus longtemps. En outre, je pense qu'on disposerait alors du temps nécessaire pour essayer de rebâtir la clientèle.

Le revers de la médaille, bien sûr, c'est que si les droits perçus dépassent les 100 p. 100 de l'année de référence, il y aurait un excédent de recettes par rapport aux coûts, mais ces fonds supplémentaires pourraient servir à constituer une réserve destinée à compenser les frais supplémentaires d'entretien et d'amélioration pendant les années de vaches maigres. Que pensez-vous d'une méthode comme celle-là comme solution au problème actuel?

[Texte]

Mr. Hall: I do not think you will find any argument from us against this kind of an initiative. I do not think you will find any real problem within Transport. The problem is the Treasury Board.

The Treasury Board has dictated very clearly that all Crown corporations or agencies have to be self-sufficient. We have had the problem ever since it was announced in the fall of 1984. I am afraid I have to say it is being treated with a broad brush and blinkers; nobody is looking at what the bottom-line effect is.

As you indicated, the seaway traffic has gone down. They are mandated to be self-sufficient, so automatically they have to put the tolls up regardless of what is happening to trade. It is just killing the whole situation. It applies to the pilotage authorities and it applies to any Crown corporation we are dealing with. Every time there is a tariff increase, the answer is: We have no choice.

Mr. Angus: You cannot bypass the seaway, so additionally you have no choice.

Mr. Hall: That is right.

The Chairman: Mr. Taylor is the next witness, but I know Mr. Benjamin has to go somewhere at 11 a.m. Mr. Taylor, you may not take until 11 a.m., but—

Mr. Benjamin: Mr. Angus and I both have a meeting to go to at 11 a.m.

The Chairman: Why do you not start in then? Mr. Taylor has consented.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Taylor. There are a number of items I am extremely interested in. The first one is coal movement from western Canada. As you know, during the 1920s through to the 1950s, several trainloads a day of coal moved from western British Columbia, Alberta, and southeast Saskatchewan for Manitoba, Ontario, and Quebec Hydro as well as some other users. It is only since the late 1950s, early 1960s that coal started coming up from the States.

• 1040

Have you done any comparison of rail freight charges on coal from the U.S. to Ontario Hydro, for example, versus rail costs, let us say, from western Alberta?

Mr. Hall: Rail costs per se?

Mr. Benjamin: The coal from the States is hauled up mostly by rail, is it not?

Mr. Hall: No, it is by ship. It comes from the mines in Pennsylvania, to, say, Toledo or Cleveland, then by ship across the lake to Nanticoke, for example, or through the Welland Canal to Toronto for Ontario Hydro there, or Stelco or Dofasco in Hamilton.

[Traduction]

M. Hall: Ce n'est pas de notre côté que vous allez vous heurter à des objections. Je pense que le secteur des transport vous appuierait sans réserve. Mais je ne peux en dire autant du Conseil du Trésor.

Le Conseil du Trésor a émis des directives très nettes pour demander à toutes les sociétés d'État ou aux organismes paragouvernementaux d'atteindre à l'autonomie financière. Nous vivons avec ce problème depuis la publication de ces directives à l'automne de 1984. Je crains fort qu'on ait suivi ces directives sans discernement et avec des œillères, au mépris des résultats.

Comme vous l'avez signalé, le trafic sur la Voie maritime a chuté. Mais l'Administration doit viser à l'autofinancement et n'a donc d'autre recours que de relever les tarifs sans tenir compte des répercussions sur le commerce. C'est pourquoi les résultats sont catastrophiques. Personne n'est à l'abri, ni l'Administration du pilotage, ni les autres sociétés d'État avec lesquelles nous traitons. À chaque fois qu'il y a augmentation des tarifs, la réponse est toujours: «Nous n'avons pas le choix».

M. Angus: Et comme vous ne pouvez contourner la Voie maritime, vous n'avez pas le choix, vous non plus.

M. Hall: Exactement.

Le président: C'est au tour de M. Taylor à poser des questions mais je sais que M. Benjamin doit nous quitter à 11 heures. Monsieur Taylor, vous aurez sans doute terminé avant 11 heures, mais...

M. Benjamin: M. Angus et moi devons assister à une réunion à 11 heures.

Le président: Pourquoi n'intervenez-vous pas dès maintenant? M. Taylor s'est montré d'accord.

M. Benjamin: Merci, monsieur Taylor. Je voudrais soulever plusieurs points qui m'apparaissent extrêmement importants. Tout d'abord, le transport du charbon provenant de l'ouest du Canada. Comme vous le savez, de 1920 à 1950, environ, plusieurs trains par jour ont transporté le charbon de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et du sud-est de la Saskatchewan jusqu'aux centrales du Manitoba, de l'Ontario et du Québec, de même que pour d'autres clients. Ce n'est qu'à la fin des années 1950 et au début des années 1960 qu'on a commencé à importer du charbon américain.

Avez-vous pensé à comparer les frais du service-marchandises ferroviaire des États-Unis jusqu'à Hydro Ontario, par exemple, et les coûts du transport par rail, disons à partir de l'ouest de l'Alberta?

M. Hall: Les coûts du transport par rail proprement dit?

M. Benjamin: Le charbon des États-Unis est transporté principalement par chemin de fer, n'est-ce pas?

M. Hall: Non, par cargo. Le charbon est extrait des mines de Pennsylvanie pour être ensuite transporté, disons, jusqu'à Toledo ou Cleveland, où il est chargé sur des navires qui traversent le lac pour se rendre à Nanticoke, par exemple, ou

[Text]

Mr. Benjamin: You mean it is all by water?

Mr. Hall: Well, it is railed from the mine to a river port on the U.S. side.

Mr. Benjamin: How far would that be?

Mr. Hall: Oh, not very far. What is the distance from Pittsburgh to Cleveland, a couple of hours?

Mr. Benjamin: 100 miles.

In that case the only way we could capture that business back would be to return to a regime we had for the 40 some years that coal moved in massive amounts from western Canada to down here. It would be to return to what was called a subvention. It ranged anywhere from \$1 to I think \$5 a tonne. The Government of Canada paid the railroads. When that subvention ceased so did the coal traffic.

Would you say then that this is the only way we would get it, if the freight rates from western Canada on coal were returning to that system of subvention?

Mr. Hall: Well again, I am sorry to say, Mr. Benjamin, that basically it goes against our whole philosophy. We do not believe in distorting transportation modes with subsidies. That is the problem with the grain trade right now, that there is \$24.50.

Mr. Benjamin: That is fine in theory, but when you take into account our geography, where our products are located, and where the markets are, we are faced with massive distances and a harsh climate and we have no choice. We have done this in a lot of ways: the Maritime Freight Assistance Acts, the Crowsnest Pass Agreement, presently the Western Grain Transportation Act as it applies to grain.

Is not the reality, in our kind of conditions, that if we are going to sell our product we have to treat the whole country the same. We have to be able to put that product in export position or right into the market where it is being sold. We have no choice. You can call it subsidy if you like. I call it survival.

If you are going to get that business, the nation as a whole has to share in the cost of moving it, do they not?

Mr. Hall: I agree. This really gets beyond what we, in our association, can get involved in, unless it becomes government policy. I think there are a number of elements that come into it. If you are trying to encourage more trade through the seaway, obviously I am in favour of that. But I would guess what also has to be addressed whether that coal being sold. I understand that a lot of those developments that took place out

[Translation]

jusqu'à Toronto par le canal de Welland ou Hydro-Ontario, Stelco ou Dofasco d'Hamilton en prennent livraison.

M. Benjamin: Vous voulez dire que tout le trajet se fait par voie d'eau?

M. Hall: Oui, sauf qu'il est transporté par voie ferrée de la mine jusqu'à un port fluvial du côté américain.

M. Benjamin: Quelle est la distance en tout?

M. Hall: Oh! Elle n'est pas très importante. Quelle est la distance entre Pittsburg et Cleveland, deux ou trois heures, peut-être?

M. Benjamin: Soit environ 100 milles.

Dans ce cas, la seule manière de récupérer ce trafic serait d'en revenir au régime qui était en vigueur il y a une quarantaine d'années alors que le charbon était transporté en grande quantité depuis l'ouest du Canada jusqu'ici. Mais il faudrait pour cela en revenir également à un régime de subventions. Celles-ci varient, je pense, entre 1 et 5\$ la tonne. Le gouvernement du Canada assumait les frais de transport par rail. C'est avec la suppression de la subvention qu'a pris fin le transport de la houille.

À votre avis, existe-t-il d'autres moyens de récupérer ce trafic autrement que par un régime de subventions pour le transport ferroviaire du charbon de l'Ouest?

M. Hall: En toute franchise, je dois dire, monsieur Benjamin, que ce serait contraire à nos principes. Nous ne voulons pas qu'on fausse l'équilibre des modes de transport par des subventions. C'est justement ce problème qui affecte le trafic céréalier à l'heure actuelle, c'est-à-dire les 24,50\$.

M. Benjamin: Ce sont là de beaux principes, mais lorsqu'on tient compte des facteurs géographiques, de la provenance des matières premières et de l'emplacement des marchés, qu'on prend conscience de l'ampleur des distances à parcourir et de la rigueur du climat, on se dit qu'on n'a pas le choix. On a eu recours à cette méthode de bien des façons: les lois sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, l'Accord sur le tarif du Nid-de-Corbeau et, actuellement, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

La réalité et les conditions dans lesquelles nous vivons nous obligent, si nous voulons vendre nos produits, à traiter tout le pays sur un pied d'égalité. Il nous faut être en mesure de transporter ces produits jusqu'à un point d'exportation ou jusqu'au marché où on peut les vendre. Nous n'avons pas le choix. Employez le terme subvention si vous voulez. Moi je préfère parler de survie.

Pour que vous puissiez acheminer ces produits, le pays dans son ensemble doit en partager les frais. Vous n'êtes pas d'accord?

M. Hall: Si. Mais toute cette affaire dépasse de loin les compétences de notre association, car il s'agit d'un choix politique, où plusieurs facteurs entrent en jeu. Si l'objectif est de stimuler le trafic sur la voie maritime, alors bien sûr je ne peux que l'appuyer. Mais il faut aussi trouver des débouchés pour ce charbon. Je pense qu'au départ, les exploitations houillères de la Colombie-Britannique et de l'Alberta visaient

[Texte]

in B.C. and Alberta were because of requirements in the Pacific Rim. If those markets disappear, then the government would have to address the situation and determine whether it is in the national interest to assist the coal miners and the coal companies to find markets in eastern Canada as opposed to the Pacific Rim. If it requires that, then that is government policy.

Mr. Benjamin: Well, you know there are more coal mines shut down in western Canada than there are running. What are there, two dozen mines?

Mr. Taylor: At one time.

Mr. Benjamin: At one time. The Crowsnest Pass area, all those mines are shut down.

Mr. Taylor: Canmore is shut down.

Mr. Benjamin: Canmore, west of Calgary, is shut down, and that was the ideal low sulphur coal. It is still there by the billions and billions of tonnes. That is not the coal that is going to the Pacific Rim.

The Chairman: I see.

• 1045

Mr. Benjamin: The coal is just sitting there ever since the late 1950s. Well, I hope you will change your mind and change your tune on what you call a terrible thing like a subsidy, because that is the nature of the beast in this country of ours. If we had 250 million people like the Americans, there might be more validity there, I mean, fewer or no subsidies.

The railroads are saying that one of the problems with the new National Transportation Act is that they foresee a massive entering into Canadian markets and the Canadian transportation industry by U.S. railroads and the U.S. trucking industry. They want to see U.S. railroads in particular excluded from joint line rates. They want to see them excluded or else their business will just be raided. The Canadian railway business and the Canadian truckers are just so small in comparison to the U.S. truckers. Does that kind of request for changes in the act coming from the railroads and the trucking industry give your organization any problem?

Mr. Hall: Is This under the National Transportation Act?

Mr. Benjamin: Yes. The new bill; the new act.

Mr. Hall: No, not really. If you analyse the type of trade handled by the great lakes fleet throughout the great lakes and the seaway, the major cargo dependent on both rail and water is grain. I indicated iron ore, primarily coming from mines in Quebec-Labrador. Coal is coming from the U.S. side. There are a number of others, I guess potash. We rely on rail to bring potash from Saskatchewan to Thunder Bay. But no, I do not think there is any real close intermarriage. Our concern with the National Transportation Act—and it has been reworded a

[Traduction]

à répondre à des besoins de la côte du Pacifique. Mais si ces marchés disparaissent, le gouvernement devra alors se pencher sur la question et déterminer s'il est de l'intérêt national d'aider les mineurs et l'industrie du charbonnage à trouver des marchés dans l'est du Canada plutôt que sur la côte du Pacifique. Cette décision relève d'un choix politique.

M. Benjamin: Bien, vous savez qu'il y a plus de houillères de fermées dans l'ouest du Canada qu'il n'y en a en exploitation. Combien de mines compte-t-on, deux douzaines?

M. Taylor: Autrefois, oui.

M. Benjamin: Autrefois. Celles de la région du col du Nid-de-Corbeau sont toutes fermées.

M. Taylor: Canmore est fermé.

M. Benjamin: Canmore, à l'ouest de Calgary, est fermé. Et pourtant, c'était un charbon idéal à faible teneur en soufre. Les gisements sont toujours là: des milliards et des milliards de tonnes. Mais ce n'est pas le charbon dont a besoin la côte du Pacifique.

Le président: Je vois.

M. Benjamin: Le charbon n'attend qu'à être exploité depuis la fin des années 1950. Alors j'espère que mes arguments vous inciteront à changer d'idée et à adopter une nouvelle attitude à l'égard de cette monstrueuse machination que sont les subventions, car pour se défendre, il faut bien utiliser les armes dont on dispose. Si nous avions une population de 250 millions d'habitants, comme les États-Unis, je me soumettrais volontiers à vos principes.

Les sociétés ferroviaires, à propos de la nouvelle Loi nationale sur les transports, brandissent le spectre d'une pénétration massive des chemins de fer américains et de l'industrie du camionnage des États-Unis sur les marchés canadiens, de sorte que le secteur des transports canadien s'en trouverait submergé. Elles demandent en particulier que les chemins de fer américains soient exclus des dispositions applicables aux taux conjoints. Sans cette exclusion, elles affirment qu'elles n'auront plus qu'à fermer leurs portes. L'industrie du chemin de fer au Canada et celle du camionnage ne font tout simplement pas le poids en face de leurs homologues américains. Ces demandes de modification de la loi émanant de l'industrie des chemins de fer et du camionnage causent-elles des ennuis à votre organisme?

M. Hall: Faites-vous allusion à la Loi nationale sur les transports?

M. Benjamin: Oui. La nouvelle loi.

M. Hall: Pas vraiment, non. En analysant le type de marchandises transportées par la flotte des Grands lacs dans tout le réseau des Grands lacs et de la voie maritime, on constate que le grain est la principale marchandise dont dépendent le transport ferroviaire et le transport par voie d'eau. J'ai mentionné également le minerai de fer, provenant principalement des mines du Québec-Labrador, ainsi que le charbon qui nous vient des États-Unis. Il y a d'autres expéditions, comme par exemple la potasse. Nous comptons sur le

[Text]

wee bit, we are just getting into it now—is that it does not address too many issues that would have any undue bearing on our own trade.

Mr. Benjamin: I did not complete my question, I asked if what the railways and the trucking industry want by way of changes in the legislation—because they intimated that this also will have a direct effect on the great lakes and the seaway and the shippers or the water transporters. For example, in the case of grain, if the U.S. railroads are able to establish some confidential rates and some joint line rates that grain will be moving in very large quantities south of the Missouri-Mississippi system. In 1983 we got figures from a couple of consultants when the bill was being debated that indicated that by 1990 you could move coal to New Orleans, to the Gulf port, for up to \$10 a tonne less than you could through Thunder Bay and Duluth.

Mr. Hall: I go back to the recent problems in Thunder Bay. I was part of that special task force Mr. Mayer set up to look into alternate means of transport because of the problems in Thunder Bay. While I was not directly involved in all the details of costing of alternate routes, it seemed next to impossible to work out anything, to go either south, let us say out of the Winnipeg area, across the border and then connecting with a U.S. railway to hit the Mississippi system in Minneapolis. The other thing that was looked at was moving grain from Thunder Bay to Duluth, and the cost of that was horrendous. It was still cheaper to go all rail from Winnipeg to Montreal than it was to go Winnipeg, Thunder Bay, Duluth, and out that way.

Mr. Benjamin: I am thinking of the largest area of southern Saskatchewan. CPR owns Soo Line Railroad down to Minneapolis. They either have completed or are negotiating running rights as far as Kansas City, Missouri, which they would use in the winter months. They would take grain to Minneapolis in the summer.

• 1050

Mr. Hall: But the other thing, Mr. Benjamin, that comes into this, and it is outside of the National Transportation Act, are the rules and regulations pertaining to the Canadian Wheat Board, with respect to the movement of grain that has to go to an export position. The export position is defined as Thunder Bay, Prince Rupert and Vancouver, so you would have to change the Canadian Wheat Board Act.

Mr. Benjamin: You are faced with the prospect of that happening, if the mandate of the Canadian Wheat Board is to obtain the maximum price for the grain producers.

[Translation]

chemin de fer pour transporter la potasse de la Saskatchewan à Thunder Bay. Autrement, non, je ne pense pas que les liens soient si étroitement définis. Ce qui nous inquiète au sujet de la Loi nationale sur les transports—et celle-ci a été reformulée quelque peu, nous y reviendrons à l'instant—c'est qu'elle passe sous silence bien des questions qui pourraient avoir des effets négatifs sur notre industrie.

M. Benjamin: Je n'avais pas terminé ma question. Je voulais également parler des revendications de l'industrie du chemin de fer et du camionnage concernant les changements à la Loi qui, d'après elle, auront également une incidence directe sur les expéditeurs ou les transporteurs qui utilisent le réseau des Grands lacs et de la voie maritime. Pour reprendre l'exemple du grain, si les sociétés ferroviaires américaines en arrivent à établir des tarifs confidentiels et des taux conjoints, on peut alors s'attendre à ce que le grain soit transporté vers le sud en quantité énorme par le réseau du Missouri-Mississippi. Nous avons demandé en 1983 à des consultants de nous présenter une étude chiffrée, au moment où le projet de loi était débattu, et l'on en arrivait à la conclusion que d'ici 1990, il serait possible de transporter le charbon jusqu'à la Nouvelle-Orléans, avec ouverture sur le golfe, pour près de 10\$ de moins la tonne que par la route de Thunder Bay et Duluth.

M. Hall: Revenons un instant aux récents problèmes de Thunder Bay. Je faisais partie d'un groupe de travail spécial mis sur pied par M. Mayer pour examiner les modes de transport de substitution possible. Bien que je n'aie pas participé directement aux travaux détaillés sur l'établissement des prix de revient de ces routes de substitution, il est apparu pratiquement impossible de tracer un itinéraire vers le sud, disons à partir de la région de Winnipeg, qui traverserait la frontière, ferait la jonction avec les chemins de fer américains pour ensuite assurer le lien avec le réseau du Mississippi à Minneapolis. On s'est alors tourné vers la possibilité de transporter le grain de Thunder Bay jusqu'à Duluth, mais les coûts en étaient exorbitants. Le transport par rail de Winnipeg jusqu'à Montréal était encore plus économique que la route de Winnipeg, Thunder Bay, Duluth et au-delà.

M. Benjamin: Je pensais au vaste secteur au sud de la Saskatchewan. Le CP possède le chemin de fer *Soo Line* qui se rend jusqu'à Minneapolis. Il est en train de négocier ou a déjà obtenu des droits de passage pour exploiter la ligne jusqu'à Kansas City, au Missouri, pendant les mois d'hiver. En été, le grain serait transporté jusqu'à Minneapolis.

M. Hall: Un autre aspect, monsieur Benjamin, qu'il ne faut pas négliger, même si la question ne relève pas de la Loi nationale sur les transports, c'est le règlement de la Commission canadienne du blé régissant le mouvement du grain en direction d'un point d'exportation. Aux termes de la définition, le point d'exportation est Thunder Bay, Prince Rupert ou Vancouver. Il faudrait donc modifier la Loi sur la Commission canadienne du blé.

M. Benjamin: C'est bien ce qui risque de se produire si le mandat de la Commission canadienne du blé est d'obtenir un prix maximum pour les céréaliculteurs.

[Texte]

Mr. Hall: I appreciate that.

Mr. Benjamin: The grain producers pay most of the costs of operating the Canadian Wheat Board, which is their mandate. I can recall the Canadian Wheat Board Commissioners telling us three years ago that if they are faced with that kind of a situation and they can save \$5 or \$10 a tonne, they will request the authority to do it in order to carry out their mandate.

The NTA is opening up a can of worms here that affects so many other things, such as the Canadian Wheat Board, the Canada Grain Act, the Canadian Wheat Board Act and a whole slough of other things.

Mr. Hall: I agree, but under the new Transportation Act there is a section with respect to complaints. Section 127 indicates very clearly:

that where an agreed charge has been in affect for at least three months any carrier or association of carriers by water or rail . . . may complain to the Minister that the agreed charges unjustly discriminatory against a carrier or a motor vehicle operator or shipper or places his business in an unfair disadvantage.

Mr. Benjamin: Yes, that is the case with agreed charges, but it is not the case with confidential contracts.

Mr. Hall: Well, that is the concern we have.

Mr. Benjamin: That is the hooker.

Mr. Hall: That is right.

Mr. Benjamin: I would like you to lead me through your table on page 12, dealing with ocean freight to northern Europe, excluding the Soviet Union, because some of that grain goes through Thunder Bay and some of it goes through the west coast. In fact, the Russians find it cheaper to take our grain to Siberia, rather than hauling their own grain across their own country.

Since our major customers are China and the Soviet Union, aside from grain that might move through Thunder Bay and the St. Lawrence for Russia and some barely for Poland, I would think that our grain sales to northern Europe are negligible. Our main customers, in addition to the Soviet Union and China, are now in Africa and the Middle East.

Have you made any assessment on ocean freight from west coast ports to west Africa, east Africa, Saudia Arabia, also a large customer of ours, one which the Americans are presently trying to steal away from us, Morocco and Algeria, again good customers? I would like to see an analysis of those kinds of ocean costs, the west coast verses the St. Lawrence. Have you done anything further then what you have on northern Europe? Have you looked at Africa and the Middle East?

Mr. Hall: No, we have not done any in-depth study. Ocean rates are very, very volatile. They have been extremely depressed over the last couple of years, and much depends on

[Traduction]

M. Hall: Je comprends.

M. Benjamin: Les céréaliculteurs assument la plupart des frais d'exploitation de la Commission canadienne du blé, à qui ils ont confié justement ce mandat. Je me souviens que les commissaires nous ont dit il y a trois ans que s'ils avaient la possibilité d'épargner 5 ou 10\$ la tonne, ils en demanderaient l'autorisation de manière à pouvoir s'acquitter de leur mandat.

La Loi nationale sur les transports a des ramifications dans tellement d'autres secteurs: celui de la Commission canadienne du blé, de la Loi sur les grains du Canada, de la Loi sur la Commission canadienne du blé, pour ne nommer que ceux-là.

M. Hall: Je suis d'accord avec vous. Mais dans la nouvelle Loi nationale sur les transports, on trouve un article sur les plaintes. L'article 127 établit très clairement que:

Lorsqu'un prix convenu a été en vigueur pendant au moins trois mois: tout transporteur, ou association de ceux-ci, par eau ou par chemin de fer, peut porter plainte auprès du ministre si le prix convenu crée une disparité injuste à l'égard d'un transporteur, d'un exploitant d'entreprise de transport routier ou d'un expéditeur, ou désavantage injustement son exploitation.

M. Benjamin: Oui, cet article s'applique aux prix convenus, mais non pas aux contrats confidentiels.

M. Hall: Eh bien, c'est le point qui nous préoccupe.

M. Benjamin: C'est là que ça accroche.

M. Hall: Exactement.

M. Benjamin: J'aimerais que vous me donniez des précisions sur votre tableau de la page 12 portant sur le service-marchandises transocéanique à destination de l'Europe du Nord, à l'exclusion de l'Union soviétique, car une partie de ces céréales passe par Thunder Bay, tandis qu'une autre partie transite par la côte Ouest. À vrai dire, les Soviétiques considèrent qu'il est plus économique d'importer notre blé en Sibérie plutôt que de transporter le leur à travers leur propre pays.

Étant donné que nos principaux clients sont la Chine et l'Union soviétique, je dirais que si l'on fait abstraction du blé qui transite par Thunder Bay et le Saint-Laurent à destination de la Russie, ainsi que d'une certaine quantité d'orge vers la Pologne, nos exportations dans le nord de l'Europe sont négligeables. Nos principaux clients, à part l'Union soviétique et la Chine, sont maintenant l'Afrique et le Moyen-Orient.

Avez-vous évalué le trafic marchandises entre les ports de la côte Ouest et l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique de l'Est, l'Arabie Saoudite, qui figurent également parmi nos gros clients et que d'ailleurs les Américains tentent actuellement de nous arracher, le Maroc et l'Algérie, de bons clients eux aussi? J'aimerais bien disposer d'une analyse des coûts de ce transport transocéanique, de manière à pouvoir comparer la côte Ouest et le Saint-Laurent. Disposez-vous d'autres chiffres que ceux qui s'appliquent au nord de l'Europe? Avez-vous étudié la situation en Afrique et au Moyen-Orient?

M. Hall: Non, nous n'avons pas procédé à une étude détaillée à cet égard. Les tarifs transocéaniques fluctuent énormément. Ils ont fléchi considérablement ces deux ou trois

[Text]

what the operator of that vessel wants to do. If he is in the Pacific and he cannot find anything over there and he want to get to the busier Atlantic market, he will take anything just to get him back into the marketplace. That is why there are some extreme distortions in the cost of moving grain from Vancouver or Seattle or wherever to the European or African market.

I am just looking at the wheat board's paper, *The Grain Matters*, which comes out quarterly or every two months. The Soviet Union is by far the largest customer, according to 1985-86 bulk grain exports. They are at 5.6 million tonnes and China and Japan combined are only at 4.8 million. They are the next two largest.

There are still 700,000 tonnes going to the U.K., 600,000 to East Germany, and 400,000 to Italy. So there are still quite a few customers over in the Mediterranean, as well as the European market. I would think it would still be cheaper to move via the east coast than the west coast. The other factor people forget about is that we live in North America. The costs of operating a ship in Canada versus operating a flag of convenience ship are considerably higher. A flag of convenience ship pays no corporate taxes at all and hires extremely cheap crews from the Philippines, or Indonesia or wherever. We are faced with a North American standard of living, so our crew costs and our operating costs, including taxes and everything, are considerably higher. You have a water component here from Thunder Bay to the St. Lawrence that includes Canadian standards of costs, as opposed to deep-sea costs. So I think we have to put things in perspective and look at it in that sense.

• 1055

Mr. Benjamin: Thank you. One final question: On page 22, what do you mean by loop-track system? Does that mean not using the ordinary terminal—that you would be loading ships direct from railway cars, or a loop-track system through the terminal?

Mr. Hall: I am going to ask Mr. Laidlaw to answer that. He was involved with a subcommittee, efficiency committee, looking into that.

Mr. Angus Laidlaw (Research Co-ordinator, Dominion Marine Association): I believe the proposal for the loop-track system involves the inner-city elevators of Thunder Bay. It would use those elevators. It is a proposed design system, so in essence the system would merely involve, as it suggests, a loop-track, a very quick turnaround of cars using the inner-city elevators, so the elevators would—

[Translation]

dernières années et tout dépend dans une large mesure de la nature des activités des sociétés exploitantes. Si une compagnie de transport maritime, qui a des navires dans le Pacifique, ne trouve rien à y transporter et désire alors pénétrer sur le marché Atlantique beaucoup plus affairé, elle acceptera des conditions même défavorables pour éviter de demeurer oisive. C'est pourquoi les prix du transport du grain au départ de Vancouver ou de Seattle à destination du marché européen ou africain présentent des écarts extrêmes.

Je feuilletais à l'instant le document de la Commission du blé, *The Grain Matters*, qui est une publication trimestrielle ou bimensuelle. L'Union soviétique est de loin notre client le plus important, d'après les chiffres sur les exportations de céréales en vrac de 1985-1986. Ces exportations s'élèvent à 5,6 millions de tonnes tandis que la Chine et le Japon réunis n'importent qu'environ 4,8 millions de tonnes. Ces deux clients occupent malgré tout les deuxième et troisième rangs.

Aujourd'hui encore, nous exportons 700,000 tonnes en Grande-Bretagne, 600,000 tonnes en Allemagne de l'Est et 400,000 tonnes en Italie. Il nous reste donc encore plusieurs clients dans la région méditerranéenne et sur le marché européen. Je pense qu'il serait plus économique de passer par la côte Est plutôt que par la côte Ouest pour ces exportations. L'autre facteur qu'on a tendance à oublier, c'est que nous vivons en Amérique du Nord. Les frais d'exploitation d'un navire au Canada, par comparaison avec les navires qui battent pavillon de complaisance, sont considérablement plus élevés. L'armateur qui donne à un navire une nationalité fictive n'a pas d'impôt d'entreprise à payer et peut engager des équipages à des salaires dérisoires aux Philippines, en Indonésie ou ailleurs. Ici, au contraire, nous devons nous accommoder du niveau de vie nord-américain, de sorte que les frais d'équipage et d'exploitation, y compris les impôts et tout le reste, sont considérablement plus élevés. Même les frais de navigation entre Thunder Bay et le Saint-Laurent qui sont en proportion du niveau de vie canadien, dépassent largement ceux de la navigation en haute mer. Je suis donc d'avis que les problèmes ne peuvent s'analyser qu'en fonction de la situation globale.

M. Benjamin: Merci. Une dernière question: à la page 22, qu'entendez-vous par réseau de voies de raccordement? Est-ce à dire qu'on n'utilise pas le port céréalier ordinaire, qu'on charge les bateaux directement à partir des wagons de chemin de fer, ou est-ce un réseau de voies de raccordement dans le port céréalier lui-même?

M. Hall: Je demanderai à M. Laidlaw de répondre à cette question. Il a participé à un sous-comité de rationalisation chargé d'examiner ce genre de question.

M. Angus Laidlaw (coordonnateur de la recherche, Association Dominion Marine): Je pense que la proposition de réseau des voies de raccordement se rapporte aux élévateurs intra-urbains de Thunder Bay. Ce système est encore à l'étude, mais comprendrait tout simplement une voie de raccordement, pour le retournement extra-rapide des wagons utilisant des élévateurs intra-urbains, de manière à ce que les élévateurs...

[Texte]

Mr. Angus: Using conveyor systems to distribute it to the elevators.

Mr. Laidlaw: Quite.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Most of my questions have already been answered through Mr. Benjamin's questions. I just want to enlarge on one or two of those.

In connection with the ocean charges, I notice you use the ocean freight to north Europe in each case, in comparison with the seaway and the west coast. Were those figures taken from Vancouver or Prince Rupert?

Mr. Hall: Vancouver.

Mr. Taylor: Vancouver. So there would be a difference at Prince Rupert for grains in the northern half of Alberta?

Mr. Hall: There might be. Again, sir, it depends on the market situation. If the vessel owner is hungry enough and wants to get back into the North Atlantic, he might accept it, because he is not going that much out of his way. For example, the Canadian Wheat Board pays us the same rate to move grain to Montreal as to Baie Comeau, which is another day's steaming, but we get the same amount of money.

Mr. Taylor: Yes. The other thing that bothered me a little bit in the presentation was that this is all based on grain to north Europe. We send a lot of grain to China. What would the comparison be there? Would that not change the thing around in favour of the west coast?

Mr. Hall: It is apples and oranges. We just would not consider moving grain to Thunder Bay down through the St. Lawrence, down through the Panama and then all the way back to the Pacific. Obviously, it would be much cheaper... any Pacific Rim company would be better served using Vancouver or Prince Rupert.

Mr. Taylor: So all you are really trying to do is to get the grain that is going to the markets you serve, and which you can serve economically.

Mr. Hall: The ones we feel we can serve, such as Russia, Europe, the Middle East; all of those are markets within our area. We feel we can serve them properly if we get the costs into the right perspective.

Mr. Taylor: Yes. I think that is fair ball, and I think that is worth striving for.

Mr. Hall: Thank you.

Mr. Taylor: As one or two of the other questioners mentioned, this is eventually paid by the grain growers of Canada. Do you consider the Canadian Wheat Board as being prejud-

[Traduction]

M. Angus: Au moyen de convoyeurs pour l'alimentation des éleveurs?

M. Laidlaw: C'est ça.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: La plupart de mes questions ont déjà trouvé une réponse, grâce aux questions de M. Benjamin. Je voudrais tout de même obtenir des précisions supplémentaires sur un ou deux points.

En ce qui a trait aux frais transocéaniques, je remarque que vous utilisez à chaque fois les coûts du service-marchandises à destination de l'Europe du Nord pour les comparer avec ceux de la voie maritime et de la côte Ouest. Les chiffres se rapportent-ils à Vancouver ou à Prince Rupert?

M. Hall: À Vancouver.

M. Taylor: Fort bien. Les chiffres seraient donc différents pour le grain de Prince Rupert dans la partie nord de l'Alberta?

M. Hall: C'est bien possible. Ici encore, monsieur, tout dépend du marché. Si le propriétaire d'un navire manque de clients et désire revenir dans l'Atlantique-Nord, il pourrait accepter de passer par là car ce n'est pas un détour considérable. Par exemple, la Commission canadienne du blé verse le même tarif pour le transport du grain vers Montréal et vers Baie Comeau, pourtant situés à une journée de navigation plus loin, mais le montant est le même.

M. Taylor: D'accord. Il y a un autre élément qui m'a un peu ennuyé au cours de l'exposé, c'est que tous les chiffres sont fondés sur les céréales expédiées dans le nord de l'Europe. Nous en envoyons pourtant une grande quantité en Chine. Quelles seraient alors les données comparatives? L'avantage dans ce cas ne tournerait-il pas en faveur de la côte Ouest?

M. Hall: On ne peut comparer les chèvres et les choux. Il est évident qu'il ne nous viendrait pas à l'idée de transporter les céréales jusqu'à Thunder Bay, pour ensuite descendre le Saint-Laurent et nous rendre jusqu'à Panama pour aboutir encore une fois du côté du Pacifique. De toute évidence, il serait beaucoup plus économique pour les compagnies de navigation de la côte du Pacifique de transiter par Vancouver ou par Prince Rupert.

M. Taylor: En définitive, vous voulez tout simplement transporter les céréales destinées au marché que vous desservez, pour lesquels vous pouvez offrir un service économique.

M. Hall: Ceux que, à votre avis, nous pouvons desservir, comme la Russie, l'Europe, le Moyen-Orient, bref tous les marchés à notre portée. Nous pensons que nous pouvons les desservir correctement à des coûts établis en toute équité.

M. Taylor: Bon, je pense que c'est un point de vue raisonnable et qu'il vaut la peine de le défendre.

M. Hall: Merci.

M. Taylor: Comme quelqu'un d'autre l'a mentionné, au bout du compte, les coûts sont assumés par les céréaliculteurs du Canada. Considérez-vous que la Commission canadienne du blé vous cause du tort ou se montre injuste en déclarant que

[Text]

iced or unfair in stating that all of the grain down a certain line has to go west, or cannot go east?

Mr. Hall: I would say they are prejudiced.

Mr. Taylor: You think they are prejudiced.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Taylor: You know, I would like to pursue this with the Canadian Wheat Board, because I think that as Mr. Benjamin mentioned, if there are extra charges being made unnecessarily, it is coming out of the pockets of our grain growers, and they can ill afford to pay anything extra they do not have to pay today. Many of them are having a difficult time just staying on the land and staying alive. I certainly want to pursue that matter with the Canadian Wheat Board and with the Minister of State for the Canadian Wheat Board. I think you have hit on a very tender point there, which is very vitally important to hundreds of the people who I represent and who are in the—

• 1100

Mr. Hall: As I say, Mr. Taylor, it is a perception—that is what is out there. Is there a perception that it is cheaper to go west than to go east? All we are trying to do in this brief is point out the inaccuracy of the statements being made that it is cheaper to go west than east, because there are so many cost factors that come into it that are not really addressed properly to show fairness in the way you divide up your costs to go west or east. The railway costing set-up under the Western Grain Transportation Act is a prime example. It is a mileage-driven rate as opposed to a cost-driven rate. That is what we object to.

Mr. Reid: So the incentive there is for the railways to haul it the longest possible way.

Mr. Hall: Well, it means that it does not make any difference to the producer. He is going to pay the same thing whether he goes an extra 1,000 miles to Vancouver as opposed to Thunder Bay, because it is the same cost.

Mr. Taylor: But the taxpayer; it makes a difference to the taxpayer.

Mr. Hall: In the subsidy.

Mr. Taylor: Yes. The other thing I would like to mention is are these average costs—

The Chairman: I wonder, Mr. Taylor, just on your charts, as I understood them, about west versus east; even with your interpretation, you still get down to a differential of \$10 and something, is it not?

Mr. Taylor: That is right, yes.

Mr. Hall: It is pretty hard to change that, I believe, and I think I have given reasons why. You have a double handling right off the bat. You have to handle the grain in Thunder Bay and you have to handle it again somewhere in the St. Law-

[Translation]

tout le grain jusqu'à une limite donnée doit être acheminé vers l'Ouest et non vers l'Est?

M. Hall: Je dirais qu'elle cause un préjudice.

M. Taylor: Vous vous considérez donc lésé.

M. Hall: Oui.

M. Taylor: J'aimerais bien, vous savez, porter ce débat devant la Commission canadienne du blé, car je crois, comme M. Benjamin l'a mentionné, que s'il y a des frais supplémentaires inutiles, ce sont les céréaliculteurs qui doivent les assumer. Or, on sait qu'ils ne peuvent guère se permettre de nos jours d'augmenter leurs frais. Bon nombre d'entre eux ont déjà de la difficulté à conserver leurs terres et à survivre dans leur métier. Je discuterai certainement de la question avec les porte-parole de la Commission canadienne du blé et avec le ministre d'État chargé de cette commission. Je pense que vous avez touché une corde extrêmement sensible, car c'est là une question d'importance vitale pour des centaines de gens que je représente et qui...

M. Hall: Comme je le disais, monsieur Taylor, c'est simplement une question de perception. On a l'impression qu'il est plus économique de passer par l'Ouest que par l'Est. Tout ce que nous avons essayé de faire dans notre mémoire, c'est de dénoncer l'inexactitude des déclarations qui sont faites à ce sujet. Il y a en effet un grand nombre de facteurs de coût qui ne sont pas analysés correctement et qui ne sont pas répartis de façon équitable dans les comparaisons Est-Ouest. La détermination des coûts du transport ferroviaire aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en offre un exemple typique. En effet, on prend appui sur un taux calculé au mille plutôt que sur un taux qui serait fonction des coûts. C'est à cela que nous nous opposons.

M. Reid: Vous insinuez donc que les compagnies de chemin de fer sont incitées à choisir le plus long trajet possible.

M. Hall: Je dirais plutôt que c'est le producteur qui n'a plus le choix. De toute façon, il paiera le même prix s'il expédie ses céréales à Vancouver, sur une distance de 1,000 milles supplémentaires plutôt qu'à Thunder Bay.

M. Taylor: Mais le contribuable, dans tout cela? Il existe une différence pour le contribuable.

M. Hall: Pour la subvention?

M. Taylor: Oui. Je voulais aussi demander si les coûts moyens...

Le président: Pour en rester aux tableaux comparatifs entre l'Est et l'Ouest, monsieur Taylor, tels que je les ai compris, il n'en reste pas moins une différence de quelque 10\$, même dans votre interprétation, n'est-ce pas?

M. Taylor: C'est exact, oui.

M. Hall: Il est assez difficile de réduire cet écart, dans l'ordre actuel des choses, et je pense en avoir donné les raisons. Dès le départ, il faut procéder à une double manutention. Il faut transborder le grain à Thunder Bay puis encore une fois

[*Texte*]

rence. So you have a cost there which is \$3.81 out of that \$10, right off the top.

The other difference, really, is some of the other regulatory things such as seaway tolls; there is over \$1 a tonne there. There is also, as I say, the standard of living; you have a ship crewed by 25 seamen who are paid North American wages.

The Chairman: No, I just throw it out because it was a very interesting exposition you had of chart by chart starting with the myth of \$20-plus differential, but even on your own figures, you can halve that; you get it down to about \$10.

Mr. Hall: Yes, that is correct.

The Chairman: That was all.

Mr. Taylor: Then as the charts went along, and you included the ocean charges, it was cheaper for the grain grower to come to the St. Lawrence Seaway by a dollar or so.

Mr. Hall: If he is going to Europe.

Mr. Taylor: Yes, if he is going to Europe. Well, that is where you are going to ship it to.

Mr. Hall: That is right. All I am saying—

Mr. Taylor: You are not going to ship it to Australia or China.

Mr. Hall: No. All we are trying to do here is put in proper perspective statements that have been made that it is cheaper to go to northern Europe from Vancouver than it is using the seaway. We just could not buy this type of argument, so this proves it.

Mr. Taylor: Yes. One other point I would like to have clear, because I certainly want to pursue this: are these rates that you have averages or where did they come from?

Mr. Hall: Are these the ocean rates that you are referring to?

Mr. Taylor: Yes, the ocean rates and these figures you have. Are these averages?

Mr. Hall: Well, no. If we go down, if you are looking at the chart on page 12, which is the final one, the elevator charges, the \$14.54 is by regulation. That is through the Canadian Grain Commission.

The cost-based rail freight, the \$8.08 and the federal subsidy of \$28.50 or \$21, that is again all based on the Western Grain Transportation Act. The terminal charges of \$6-some odd, again, Canadian Grain Commission.

Lake freight, the \$14.10, that is a negotiated rate with the Canadian Wheat Board. As we indicated in an earlier slide, it includes tolls, pilotage, whatever other items were in there; but the lake freight portion, what goes to the shipowner, is about

[*Traduction*]

quelque part sur le Saint-Laurent. Tout de suite, cela fait une différence de 3,81\$ sur les 10\$.

Ensuite, il y a les dispositions réglementaires, comme les péages de la voie maritime, qui creusent encore l'écart de plus de 1\$ la tonne. Puis il y a encore, comme je le disais, le facteur du niveau de vie en vertu duquel les 25 hommes d'équipage d'un navire sont rémunérés au taux en vigueur en Amérique du Nord.

Le président: Non, je voulais simplement mettre les points sur les i, car votre exposé, qui faisait éclater tranche par tranche les éléments du mythe de 20\$ et plus, était fort intéressant mais, d'après vos propres chiffres, l'écart ne se rétrécit que de 50 p. 100 pour se fixer à environ 10\$.

M. Hall: Vous avez raison.

Le président: C'est tout.

M. Taylor: Ensuite, les tableaux se poursuivent de manière à inclure les frais transocéaniques. Vous finissez par conclure que le céréaliculteur y gagne environ 1\$ à emprunter la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Hall: S'il expédie sa marchandise en Europe.

M. Taylor: Oui, en Europe bien sûr. C'est là que se trouve votre marché.

M. Hall: Tout ce que je dis . . .

M. Taylor: Mais vous ne vous occupez pas des expéditions en Australie ou en Chine.

M. Hall: Non. Nous essayons tout simplement de remettre dans leur véritable contexte les déclarations voulant qu'il soit plus économique de passer par Vancouver que par la voie maritime pour les expéditions à destination du nord de l'Europe. Nous n'acceptons pas ce genre d'argument et nous avons prouvé pourquoi.

M. Taylor: Très bien. Encore un point à préciser car je vais certainement porter plus loin ce dossier: les chiffres utilisés sont-ils des moyennes et, dans la négative, quelle en est la provenance?

M. Hall: Faites-vous allusion aux tarifs transocéaniques?

M. Taylor: Oui, aux tarifs transocéaniques mais aussi aux chiffres utilisés. S'agit-il de moyennes?

M. Hall: Non. Si nous revenons au tableau de la page 12, qui est le dernier, on peut voir les frais de mise en élévateur, fixés par règlement à 14,54\$. Cette tarification est imposée par la commission canadienne des grains.

Quant au service-marchandises ferroviaire fondé sur les coûts, les 8,08\$, ainsi que la subvention fédérale de 28,50\$ ou de 21\$, ces chiffres sont fondés sur la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Le frais de port céréalier de quelque 6\$ proviennent, ici encore, de la Commission canadienne des grains.

Les 14,10\$ de transport sur les Grands Lacs sont un tarif négocié avec la Commission canadienne du blé. Comme on l'a vu sur une diapositive antérieure, ce montant comprend les péages, le pilotage, et d'autres éléments encore. Mais la partie

[Text]

\$12.50 and that is an average of long-term contracts versus spot rates. The transfer elevator charges of \$3.81, again, Canadian Grain Commission. It is a regulated rate.

The ocean freight: we picked a time—in this case, April of this past year—when there was a fixture that we could trace and find what the cost was, but that \$18 is not an average; it is just a rate at that particular time—

Mr. Taylor: In the month of April?

Mr. Hall: In the month of April.

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je remercie M. Hall d'être venu témoigner devant nous aujourd'hui au nom de son association. Le mémoire qu'il nous a présenté nous sera sans aucun doute très utile.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de m'entretenir avec M. Hall de ses préoccupations quant à l'avenir de la Voie maritime et que je vois le temps passer, je n'abuserai pas du temps du Comité.

• 1105

J'indiquerai simplement à M. Hall que la suggestion qu'il nous a faite dans sa lettre, soit de poursuivre notre travail sur les problèmes de la Voie maritime par le moyen d'un comité spécial ou par le truchement du Comité permanent des transports, a été retenue. Il est certain que tous les membres du Comité des transports veulent se pencher sur les problèmes de la Voie maritime. Quelques membres de notre Comité en particulier poursuivront, au cours des prochaines semaines, notre recherche et nos études sur la Voie maritime.

Alors, merci pour votre témoignage qui nous sera très utile, j'en suis certain.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

Mr. Clifford.

Mr. Clifford: I want to ask some questions in the area of pilotage. I had some firsthand experience this summer on one of these ships, and I see how important it is to have pilots. I have seen the occasion when the existing ship personnel includes a pilot, and then other times when there has to be a pilot put on board. When I read the Pilotage Act, it said that personnel could be trained and qualified to get that licence so that the personnel on the ship could act as pilot. I see that about 1.2% of your costs are piloting costs.

What do you recommend? Do you see that we should have shipping companies train their people? Should we go exclusively with on-board piloting personnel?

[Translation]

transport proprement dit, qui revient à l'armateur, s'élève à environ 12,50\$ et, dans ce cas, il s'agit d'une moyenne de contrats à long terme plutôt que d'un tarif ponctuel. Enfin, les frais des élévateurs de transbordement, qui sont de 3,81\$, sont fixés par la Commission canadienne des grains. C'est un tarif réglementé.

Passons maintenant au transport transocéanique. Nous avons déterminé une période—en l'occurrence avril de l'année qui vient de s'écouler—qui nous permettait de retracer et de préciser les coûts, mais ces 18\$ ne sont pas une moyenne. Ils correspondent à un taux à un moment donné...

M. Taylor: Pendant le mois d'avril?

M. Hall: C'est ça, pendant le mois d'avril.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to thank Mr. Hall for the evidence he has presented us today on behalf of his association. His brief will certainly be very useful to this committee.

As I have already had the chance to discuss with Mr. Hall about his concerns for the future of the Seaway and as time is running short, I will not take up too much of the committee's time.

I just wanted to tell Mr. Hall that what he suggested in his letter, to proceed with our work on the problems encountered by the Seaway by means of a special committee or the Standing committee on Transport, will be implemented. He can rest assured that all the members of the Transport Committee will examine closely the perceived problems of the Seaway. Over the next few weeks, some of the committee members will be doing a research and studies on the Seaway.

Again, thank you for your evidence which will be very useful, I am sure.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

Monsieur Clifford.

M. Clifford: J'aimerais poser quelques questions sur le pilotage. J'ai eu l'occasion l'été dernier d'examiner la situation de mes propres yeux à bord de l'un de ces bateaux et j'ai pu constater l'importance des pilotes. J'ai vu ce qui se passait lorsque l'équipage du navire comprenait un pilote et j'étais présent dans d'autres circonstances où il a fallu faire monter un pilote à bord. Dans la Loi sur le pilotage, il n'est pas exclu que la personnel de bord reçoive la formation voulue pour obtenir la licence de pilote pour agir à ce titre en cas de besoin. Dans votre mémoire, on peut voir que le pilotage représente 1,2 p. 100 des coûts.

Que recommandez-vous? Les compagnies de navigation ne devraient-elles pas former leur propre personnel. Ne pourraient-elles pas compter exclusivement sur le personnel de bord pour assurer le pilotage?

[Texte]

Mr. Hall: Mr. Clifford, our crew, our officers, our masters are already trained. They know the system. They transit it every week. The round trip time from Thunder Bay to say Baie Comeau, Port-Cartier, return, is 15 days. So they are back and forth there, let us say, an average of once a week. They know their ship intimately.

On the Great Lakes there is no necessity; we get an exemption. Not one of our ships—well, there may be the odd one where it is a new master or something—but generally none of our ships take pilots on the Great Lakes.

By law we are required to use them in the St. Lawrence River. This to our mind is wrong. We are talking here in the vicinity of \$10 million a year. It has to come out of somebody's pocket. We think it is an unnecessary compulsory part of the system.

We have no objections to pilots being put on board vessels that are not familiar with the river. We do not want to get one of our ships bunged up anymore than anybody else does.

Mr. Clifford: Right.

Mr. Hall: All I am suggesting to you is that, for some reason, there seems to be a little bit more in the way of power and pressure from the pilot organizations in the St. Lawrence than there has been in other areas.

We have fought this. As you know there was a major CTC hearing on this last year because of what was anticipated in the way of rate increases. There is a Blouin committee report due out shortly on the whole question of pilotage.

What we are saying is look, there is provision in the act to obtain certificates, but it has been next to impossible to get a certificate, because they set the exams as if all of us were going back to college again. Now these masters have gone all through being ordinary seamen, wheelmen, second mate, first mate, master. They have passed every requirement of the Canadian Coast Guard. Then suddenly when they want to go and apply for a certificate for piloting in the St. Lawrence, they have to go and write all the same exams they wrote 15 to 20 years ago, which is wrong. I could not go back and study first-year math again and pass successfully, I do not think. I do not have the will to do it. So they make it difficult in that way.

Secondly, the board of examiners consists of three pilots. Why should three pilots want to give out certificates and lose their own jobs? These are the problems we are facing.

• 1110

Mr. Clifford: Who is in charge of the board of examiners? Is it the Canadian Transport Commission?

Mr. Hall: There are four authorities under the Pilotage Act: Atlantic; Laurentian, which is St. Lawrence; Great Lakes and

[Traduction]

M. Hall: Monsieur Clifford, nos équipages, nos officiers, nos capitaines possèdent déjà cette formation. Ils connaissent le réseau. Ils le parcourent toutes les semaines. Par exemple, le voyage aller-retour de Thunder Bay à Baie Comeau ou Port-Cartier et de quinze jours. Ils repassent donc au même endroit en moyenne une fois par semaine. Et ils connaissent leur navire de fond en comble.

Sur les Grands lacs, les exigences sont moins strictes et nous obtenons une exemption. Aucun de nos navires—sauf dans les rares occasions où le capitaine est un nouveau venu—aucun de nos navires, donc, ne prend à bord un pilote sur les Grands lacs.

Nous sommes tenus par la loi d'avoir recours à leurs services sur le Saint-Laurent. Mais c'est un tort, à notre avis. Cette pratique nous coûte quelque chose comme 10 millions de dollars par an. Quelqu'un doit en payer la facture. Nous pensons que cette obligation n'est pas nécessaire.

Nous n'avons pas d'objection à avoir recours à des services de pilotage lorsque le capitaine ne connaît pas le fleuve comme sa poche, car nous ne voulons pas plus que quiconque voir nos navires être endommagés.

M. Clifford: En effet.

M. Hall: Tout ce que j'essaie de dire, c'est que, pour une raison ou pour une autre, les organismes de pilotage du Saint-Laurent semblent un peu plus qu'ailleurs profiter de leur pouvoir et exercer des pressions.

Pourtant, nous nous sommes battus sur cette question. Comme vous le savez, il y a eu l'an dernier une importante audience de la CCT à ce sujet en raison des augmentations tarifaires anticipées. D'ailleurs, le rapport du comité Blouin devrait être publié sous peu sur toute la question du pilotage.

Certes, il est prévu dans la loi que les membres de l'équipage peuvent se qualifier comme pilotes, mais il est presque impossible d'obtenir le certificat parce que les examens sont beaucoup trop scolaires. Or, nos capitaines ont suivi toutes les étapes avant d'en arriver à leur poste, en commençant comme simples matelots avant de devenir timoniers, puis lieutenants, seconds et enfin capitaines. Ils ont répondu à toutes les exigences de la Garde côtière du Canada. Or, lorsqu'ils présentent une demande de certificat de pilotage sur le Saint-Laurent, on les oblige à passer les mêmes examens qu'ils ont dû subir 15 ou 20 ans auparavant. Ce n'est pas normal. Moi-même, je ne me vois pas bachoter de nouveau en mathématiques pour réussir à l'examen. Je n'en vois pas l'utilité. C'est ainsi qu'on nous met des bâtons dans les roues.

Par ailleurs, le jury d'examen est constitué de trois pilotes. Comment voulez-vous que ces trois pilotes octroient de gaieté de coeur des certificats qui risquent de leur faire perdre leur emploi? C'est à ce genre de problèmes que nous nous heurtons.

M. Clifford: De qui relève le jury d'examen? De la Commission canadienne des transports?

M. Hall: La Loi sur le pilotage prévoit quatre administrations: L'Atlantique, les Laurentides, c'est-à-dire le Saint-

[Text]

Pacific. Sticking with the Laurentian area, there would be a board of examiners set up by this authority. It is a separate Crown corporation, the Laurentian Pilotage Authority.

Mr. Clifford: This is another Crown corporation. As an aside, Mr. Chairman, have we ever had this Crown corporation in to give evidence?

The Chairman: I think we had Laurentian in a year ago. They can come before us. Their annual reports are before us now as a reference.

Mr. Clifford: Are you indicating to me, then, you feel there is maybe some blockage or undue influence with this board of referees?

Mr. Hall: I think, Mr. Clifford, if you were to check with Mr. Crosbie's office you would find some steaming wires which we have sent over the past few months with respect to the whole area of pilotage. In fact it may not be a bad idea if this committee is looking into the seaway to examine the question of pilotage in more detail.

We are on record as saying the Laurentian Pilotage Authority has been mismanaged for a number of years. Users' money is being squandered away there. Very poor negotiation has taken place over the years with the pilots; the pilots have dominated the authority and had their way all the way through. It is about time the situation was corrected.

Mr. Clifford: I have another matter, Mr. Chairman. It relates to some of the things I learned about when we were in Thunder Bay with the hearings last June. I heard about the American system of moving grain with far greater reliance on the Mississippi waterway system and the use of barges from the U.S. Corps of Engineers—I believe this is where the original source of these barges was—and the thought they were not using the seaway because they had developed this alternative route.

This brings me to worry about the cost. It would seem to me the U.S. government must be subsidizing the movement of U.S. grain to quite an extent. I wonder if this is going to affect Canada-U.S. bilateral trade negotiations in your opinion, because they no longer use the commonality of the seaway.

Mr. Hall: If I might just backtrack a bit, the Mississippi system has always been there. Up until the recession in the early 1980s there was a constant increase in the flow of U.S. grain through the seaway, to the point where the Canadian Wheat Board became quite concerned in 1980. It was the subject of a mini royal commission, the Misener commission report on the capacity of the Welland Canal, for example, and the capacity of the Canadian fleet to handle further Canadian exports in view of the growth in exports in both countries.

[Translation]

Laurent, les Grands lacs et le Pacifique. Pour ne parler que des Laurentides, c'est l'administration de ce secteur qui nomme le jury d'examen. Il s'agit d'une société d'État distincte, l'Administration de pilotage des Laurentides.

M. Clifford: Voilà une autre société d'État. Monsieur le président, cette société d'État a-t-elle déjà comparu pour présenter son témoignage?

Le président: Je pense que des porte-parole de cette administration sont venus il y a un an. Ils ont comparu. Nous avons leur rapport annuel à titre de référence.

M. Clifford: Essayez-vous de me dire, en somme, que vous avez l'impression que ce jury ou cette commission érige des barrières ou exerce des influences indues?

M. Hall: Je pense, monsieur Clifford, qu'il vous suffirait de vérifier auprès du cabinet de M. Crosbie pour mettre la main sur quelques-unes des dépêches envenimées qui ont été échangées ces derniers mois au sujet de cette affaire de pilotage. D'ailleurs, ce ne serait peut-être pas une mauvaise idée que le comité examine de plus près la question du pilotage sur la voie maritime.

Il est bien connu que nous considérons que l'Administration de pilotage des Laurentides est mal gérée depuis plusieurs années. L'argent des utilisateurs y est dilapidé. Depuis des années, les négociations avec les pilotes sont marquées par l'animosité. Les pilotes dominent dans l'Administration et y font la pluie et le beau temps. Le moment est venu d'y mettre bon ordre.

M. Clifford: J'aimerais aborder une autre question, monsieur le président. C'est à propos de ce que j'ai appris lors des audiences qui se sont tenues à Thunder Bay en juin dernier. On avait parlé alors du réseau américain de transport des céréales axé surtout sur la voie navigable du Mississippi et l'utilisation de chalands du Génie américain—c'est là, je pense, la source originale de ces chalands. On affirmait donc que, si les Américains n'avaient plus recours à la voie maritime, c'est qu'ils avaient créé cette nouvelle route.

Ce qui m'amène à m'inquiéter des coûts. Il m'apparaît que le gouvernement des États-Unis subventionne de façon appréciable le transport du grain américain. Je me demande si les négociations bilatérales sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis risquent, selon vous, d'être touchées par cet abandon de la voie navigable commune.

M. Hall: Revenons un petit peu en arrière, si vous voulez bien. Le réseau du Mississippi a toujours existé. Jusqu'au moment de la récession du début des années 1980, les expéditions de céréales américaines sur la voie maritime ont progressé à un rythme constant, au point que la Commission canadienne du blé s'en est inquiétée en 1980. Le problème a même été étudié par une mini-commission d'enquête, la Commission Misener, qui a publié un rapport sur la capacité du canal de Welland, par exemple, et sur l'aptitude de la flotte canadienne à prendre en charge de nouvelles exportations canadiennes dans une perspective de croissance des exportations dans les deux pays.

[Texte]

When the recession hit—and I indicated earlier the U.S. steel industry was going through some rather difficult times—the barge system suddenly became freed up because the barge system was servicing the steel industry bringing coal and iron ore to various steel mills all through the whole Mississippi inland river system. They became rather predatory in their rate practices because they had nothing to do. They were all parked up and down the Mississippi River, so they started offering rates which were considerably cheaper when all factors were brought in to move grain, let us say, from the upper reaches of the Mississippi to New Orleans rather than through the seaway to the St. Lawrence River. There were no tolls on the system. It just made life very difficult for us.

If the steel industry ever picks up or something else happens down there where those barge operators become busy again, their rates will go up and the seaway becomes competitive once more.

Right now I understand quite a few of those barges are filled with surplus U.S. grain as storage barges. The rates are starting to go up as people try to get their last movements out before the winter shuts things down in the north. The barges are privately owned. They are not run by the Corps of Engineers.

• 1115

Mr. Angus: It is the maintenance of the locks and the Mississippi that is done by the Corps of Engineers.

The Chairman: Thank you.

Mr. Angus: Your figure in the brief is fairly recent for that, for the maintenance and the work of the—

Mr. Hall: Yes.

Mr. Angus: —500 million or whatever.

Mr. Clifford: Would you think those figures and that background is the kind of thing that should be part of a Canada-U.S. trade negotiation?

Mr. Hall: Well, when you get into trade negotiation, I am not sure. Not being a grain producer, I am not sure what the pros and cons of free trade are with respect to grain. I know there was some recent movement, retaliatory moves, I guess, with respect to U.S. corn coming into Canada. But with respect to transportation itself, we would probably not have too many difficulties in discussing free trade with the U.S. and the movement of various products within the Great Lakes-St. Lawrence system, because we think we have a pretty efficient fleet.

The American fleet is not designed to run through the seaway. Their ships are primarily designed to operate within the lakes, moving iron ore from Mesabi down to the various steel mills. They are awfully big ships. They are 50,000 or

[Traduction]

Au moment où la récession a commencé à sévir—j'ai mentionné plus tôt que l'industrie sidérurgique américaine traversait des moments assez difficiles—la flotte de chalands s'est trouvé tout à coup libérée parce que, jusque là, elle desservait l'industrie sidérurgique en transportant du charbon et du minerai de fer jusqu'aux diverses aciéries de la vallée du Mississippi. C'est alors que leurs propriétaires se sont mis à baisser les prix dans l'espoir de renouveler leur clientèle. Leurs chalands étaient ainsi immobilisés sur le Mississippi et ils commencèrent à offrir des tarifs très alléchants, si l'on tient compte de tous les facteurs, pour le transport du grain, disons du nord du Mississippi jusqu'à la Nouvelle-Orléans, afin de concurrencer la voie maritime et le Saint-Laurent. Or, ce réseau ne comprenait pas de péage. Notre vie s'en trouva drôlement compliquée.

Si jamais l'industrie sidérurgique connaît un nouvel essor ou qu'un autre phénomène vient relancer le trafic des chalands, leurs prix grimperont et la voie maritime se trouvera de nouveau concurrentielle.

Je crois savoir qu'en ce moment, un grand nombre de ces chalands servent d'entrepôts pour stocker les surplus de grain américain. Les tarifs recommencent à subir des pressions à la hausse au moment où l'on cherche à accélérer les dernières expéditions avant que l'hiver ne paralyse les activités dans le Nord. Les chalands appartiennent à des intérêts privés. Ils ne sont pas exploités par le Génie.

M. Angus: Le Génie assure l'entretien des écluses et du Mississippi.

Le président: Merci.

M. Angus: Les chiffres présentés dans votre mémoire sont donc assez récents, car l'entretien et les travaux pour . . .

M. Hall: Oui.

M. Angus: . . . les 500 millions, par là.

M. Clifford: Pensez-vous qu'il y a là matière à négociation commerciale entre le Canada et les États-Unis?

M. Hall: Pour ce qui est des négociations commerciales, je n'en suis pas sûr. N'étant pas moi-même céréaliculteur, je ne connais pas trop bien les avantages et les inconvénients du libre-échange dans le domaine céréalier. Je suis au courant, bien sûr, des mesures de représailles prises récemment par le Canada pour contrer les importations de maïs américain. Mais en ce qui a trait au transport proprement dit, il serait sans doute assez facile d'en arriver à une entente de libre-échange avec les États-Unis concernant le mouvement de diverses marchandises dans le réseau des Grands lacs et du Saint-Laurent, car nous croyons que nous disposons d'une flotte passablement efficace.

La flotte américaine est mal adaptée à la voie maritime. Ces navires sont destinés avant tout aux Grands lacs, pour le transport du minerai de fer de Mesabi Range jusqu'aux aciéries. Ce sont des navires énormes qui jaugeant de 50,000 à 60,000 tonnes, c'est-à-dire dont la capacité est deux fois

[Text]

60,000 tonne ships, double our size, but they are too big to go any further than Lake Erie.

Mr. Clifford: I just wondered, because there has been some talk that they only have 6% of the fleet—

Mr. Hall: That is right.

Mr. Clifford: —and we have 94%. I just wondered what your feelings were, because I happen to believe transportation and the costs of transportation, which is a big part of most products that we trade... so that it is going to inevitably be part of any negotiations. That therefore brings the whole seaway into question. The point is, do the Americans want to stand behind their original investment in that?

Mr. Hall: Well, there are a couple of factors that come into that. Getting back to the point of 6%, 6% of the international trade within the system is all they have. We have the rest of it. That is what they are objecting to. Their fleet is about the same size as ours, maybe a little smaller, but as I say, they have a number of these big 60,000-tonne ships because they are not worried about using the seaway.

The other factor to be remembered is that both countries have their own cabotage laws. There is the Jones Act in the States and there is the Coasting Trade Act in Canada, which prevent anybody other than the Canadian flag, in our case, from running between two Canadian ports. Or in the U.S., the same thing, the Jones Act. It is a very tough, tough act. In their case it has to be U.S.-built, U.S.-manned, U.S.-owned, U.S.-everything. Our rules are not quite that tight up here.

I would doubt very much, if it came to a discussion of free trade and putting the Jones Act on the table, that the U.S. labour movement would ever allow it. I think they could see right away they would lose jobs to Canadian employees, Canadian unions.

Mr. Clifford: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Clifford.

Mr. Reid: I have a supplementary on the barge traffic. I was looking for your figures on the barge traffic costs. If there are figures, have you considered the recent announcement that the fuel tax charge to users will be doubled for this ongoing season?

Mr. Hall: It is very small. It goes from 5% to 10%.

Mr. Reid: That is right. Up until the present time it has been the only charge of users—on the Mississippi system.

Mr. Hall: That is correct.

[Translation]

supérieure à la nôtre, mais ils sont trop encombrants pour aller au-delà du lac Érié.

M. Clifford: Je m'interrogeais à ce sujet parce que j'ai entendu dire que les Américains ne possèdent que 6 p. 100 de la flotte...

M. Hall: C'est exact.

M. Clifford: ... tandis que nous avons les 94 p. 100 qui restent. Je me demandais quels étaient vos sentiments car, pour ma part, je pense que les transports et les coûts de transport, qui sont un élément important du prix de la majorité des produits que nous échangeons, vont forcément devenir un thème des négociations. La voie maritime devient donc un enjeu, de ce point de vue. On peut par conséquent se demander si les Américains essayeront de tirer profit de leur investissement à cet égard.

M. Hall: Eh bien, il y a un certain nombre de facteurs qui entrent ici en jeu. Tout d'abord, comme vous l'avez dit, le trafic international sur la voie maritime n'accorde qu'une part de 6 p. 100 aux Américains. C'est nous qui accaparons le reste. Evidemment, ils n'en sont pas ravis. Au total, pourtant, leur flotte a à peu près la même importance que la nôtre, peut-être un petit peu moins mais, comme je le disais, leurs gros navires de 60,000 tonnes ne sont pas faits pour la voie maritime, car ce n'était pas pour eux une priorité.

Il ne faut pas oublier non plus que les deux pays ont mis en place leur propre loi sur le cabotage. Il y a la *Jones Act* aux États-Unis, tandis que nous avons au Canada la Loi sur le trafic côtier, qui empêche les navires ne battant pas pavillon canadien de naviguer entre les deux ports canadiens. Les dispositions sont analogues du côté américain, avec la *Jones Act*. Cette loi est extrêmement stricte. En effet, la navigation est limitée à des navires construits aux États-Unis, dont l'équipage est américain, qui appartiennent à des intérêts américains, etc. Notre règlement est un peu plus souple ici au Canada.

Je crains fort, toutefois, si jamais la question de la *Jones Act* est portée à la table des négociations sur le libre-échange, que le mouvement ouvrier américain ne fasse des pieds et des mains pour bloquer toute modification. Les syndicalistes verraient tout de suite qu'ils risquent de perdre des emplois au profit des employés canadiens, des syndicats canadiens.

M. Clifford: Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Clifford.

M. Reid: J'aurais une question supplémentaire au sujet du trafic des chalands. J'examinais vos chiffres sur les coûts de ce trafic. Je ne les ai pas trouvés, mais avez-vous tenu compte de l'annonce récente disant que la taxe sur les carburants imposée aux utilisateurs allait doubler avant la prochaine saison?

M. Hall: Elle demeure marginale, puisqu'elle passe de 5 à 10 p. 100.

M. Reid: D'accord. Jusque là, ce sont les seuls frais que l'on impose aux utilisateurs du réseau du Mississippi.

M. Hall: C'est juste.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Any further questions, Mr. Angus?

Mr. Angus: Yes, I do not have very many, Mr. Chairman. Mr. Hall, the rail rate analysis you did and the overall rate—is that part of an overall study that DMA is part of, and if so, where is that in the process?

Mr. Hall: Yes, I forgot to mention that. We, together with the Province of Ontario Department of Transport, are conducting a study that should be out almost momentarily, on the true costs and detailed costs of moving grain from Thunder Bay to the St. Lawrence. It is being funded two-thirds by the Province of Ontario, one-third by the DMA.

Mr. Angus: Sorry, from Thunder Bay to the St. Lawrence, not from western Canada?

Mr. Hall: It is two parts. There are basically two elements to the study. One, what we wanted to find out is what are the true costs and why are the costs there to move grain from Thunder Bay to the St. Lawrence. And then we include all of the costs that we have here, but broken down into finite detail.

Secondly, what is the true cost of moving east versus west, if it was to be on a cost basis as opposed to the statutory rate?

• 1120

All of these things are being investigated. As I say, we hope to have it shortly, because we were concerned about the statements made earlier, these perceptions that it is cheaper to go west than to go east. We wanted to address that.

Ontario is of course quite concerned, because they depend on a healthy, viable St. Lawrence Seaway. There are an awful lot of people who are supplying our vessels around the Welland Canal area, or in Sarnia, or in Thunder Bay or wherever, and a lot of sailors employed who come from the province of Ontario.

Mr. Angus: Ontario has probably been alerted to the fact that they had better have a role in the whole thing.

Mr. Hall: I might say that Quebec is doing the same thing.

Mr. Angus: The Pacific-to-Europe rate you showed among your slides, does that figure include any Panama Canal charges?

Mr. Hall: I believe it does not. I believe it just covers the actual freight rate.

Mr. Angus: Those charges are somewhere around \$1, \$2 per tonne?

Mr. Hall: I am not that close to it.

Mr. Angus: So that would make it even more economical to go—

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Reid. D'autres questions, monsieur Angus?

M. Angus: Oui, mais elles ne sont pas très nombreuses, monsieur le président. Monsieur Hall, dans l'analyse que vous avez faite des tarifs ferroviaires et des tarifs globaux, vous êtes-vous inspiré d'une étude d'ensemble à laquelle l'Association participe et, dans l'affirmative, où en sont ces travaux?

M. Hall: Bonne question, j'avais oublié de le mentionner. En collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario, nous menons effectivement une étude qui devrait être publiée incessamment, sur les coûts réels et détaillés du transport du grain de Thunder Bay jusqu'au Saint-Laurent. L'étude est financée aux deux tiers par la province de l'Ontario et l'Association assume l'autre tiers.

M. Angus: Vous avez bien dit de Thunder Bay au Saint-Laurent et non de l'ouest du Canada?

M. Hall: Il s'agit de deux parties différentes. L'étude comporte deux volets de base. Le premier vise à déterminer quels sont les frais réels et comment sont justifiés les coûts du transport du grain de Thunder Bay au Saint-Laurent. Dans cette étude, nous incluons tous les coûts présents ici, mais ventilés dans le plus fin détail.

Le deuxième volet examine les coûts réels du transport dans une analyse comparative Est-Ouest, selon l'hypothèse des prix de revient par opposition aux tarifs réglementés.

Ce sont là les facteurs que nous analysons. Comme je le disais, l'étude devrait être publiée sous peu. Nous désirions faire le point sur les déclarations voulant que la route de l'Ouest soit plus économique que celle de l'Est. C'est là l'objet de l'étude.

L'Ontario est évidemment concernée de très près, parce que la vigueur et la rentabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent sont un élément important de son économie. Il y a un nombre incroyable de fournisseurs qui dépendent de nos navires dans la région du canal de Welland, à Sarnia, à Thunder Bay ou ailleurs, et un grand nombre de nos matelots proviennent de l'Ontario.

M. Angus: La province de l'Ontario s'est probablement convaincue qu'elle avait intérêt à intervenir dans ce dossier.

M. Hall: Il faut dire que le Québec fait la même chose.

M. Angus: Dans les chiffres que vous avez présentés sur les tarifs Pacifique-Europe, avez-vous inclus les droits de passage du canal de Panama?

M. Hall: Je ne crois pas. Seuls les coûts du transport proprement dit sont détaillés.

M. Angus: Les frais ne sont-ils pas de l'ordre de 1 ou de 2 dollars la tonne?

M. Hall: Oui, quelque chose comme ça.

M. Angus: Il serait donc encore plus économique...

[Text]

Mr. Hall: But at the same time, as we say in here, even the rate we use from the St. Lawrence... there was a recent fixture of \$2.50 higher than that, so this thing fluctuates from month to month. Right now it is probably the time of year when you will find the rates are the highest on the deep sea.

Mr. Angus: Let me ask you another question about whether you are participating in any studies. As Mr. Taylor knows and other members know, there was a report done by the federal Ministry of the Environment, the Ministry of Transport and the Ministry of Energy, Mines and Resources, along with the provincial ministries of environment, called *Western Canadian Coal Options for Ontario Hydro*.

There was a meeting last Tuesday between the Thunder Bay terminals, CN, CP, EMR, a couple of other federal agencies, and the shippers. Was the DMA the shipper representative in those discussions?

Mr. Hall: This was last week?

Mr. Angus: Last week, yes.

Mr. Hall: I was out of the country; I was not aware of it.

Mr. Laidlaw: No, there was not a DMA representative at that time, but we have been kept fully apprised of what is going on in that respect, because we contributed toward the original study, and we will be involved in subsequent meetings.

Mr. Angus: And is the DMA actively pursuing the process, whether it is to convince Ontario Hydro to accept that option, or the federal government to provide the necessary incentive, shall we say? Is the DMA part of the lobby group pushing that?

Mr. Laidlaw: Not strictly speaking. We have indicated from the data and the research we did that we would certainly be in a position to participate in any augmentation of western coal that was brought from Thunder Bay for use by Ontario Hydro. The reality of it is that given the amount of American coal brought by DMA vessels to Ontario Hydro, some of that would be displaced, obviously, if the policy decision was made to require Ontario Hydro to purchase western Canadian coal. But it would be largely offset by the additional coal that would be brought from Thunder Bay to Ontario Hydro. So to that extent, DMA is almost in a neutral position. We see ourselves as being there to expedite whatever policy decision is made.

Mr. Angus: It is my understanding from the report that if the 100% western coal option is accepted, five vessels would be diverted from the American trade to the Thunder Bay to Ontario Hydro trade, and an additional five vessels would be required.

Mr. Laidlaw: That is correct.

[Translation]

M. Hall: D'autant plus que, comme je l'ai dit, nous avons utilisé les tarifs les plus bas pour le Saint-Laurent. J'ai parlé du facteur de 2,50 dollars supplémentaires, qui fluctue de mois en mois. Nous sommes actuellement au moment de l'année où les tarifs de haute mer sont probablement à leur niveau le plus élevé.

M. Angus: Permettez-moi de vous poser une autre question sur votre participation aux études en cours. Comme M. Taylor le sait bien, et d'autres membres aussi, un rapport a été publié par les ministères fédéraux de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie, des Mines et des Ressources, en collaboration avec les ministères provinciaux de l'Environnement, qui porte le nom de *Western Canadian Coal Options for Ontario Hydro*.

Une réunion de mardi dernier met en présence des porte-parole des ports céréaliers de Thunder Bay, du CN, du CP, d'EMR, de quelques autres organismes fédéraux et des expéditeurs. Était-ce votre association qui représentait les expéditeurs à cette réunion?

M. Hall: Celle-ci avait lieu la semaine dernière?

M. Angus: C'est juste, oui.

M. Hall: Je me trouvais à l'étranger à ce moment-là et je ne suis pas au courant.

M. Laidlaw: Non, l'Association n'y était pas représentée mais on nous a tenus au courant de tout ce qui s'est passé là-bas, car nous avons contribué à la réalisation de l'étude originale, et nous participerons aux rencontres ultérieures.

M. Angus: Votre association s'emploie-t-elle à faire avancer les choses, que ce soit pour convaincre Hydro Ontario d'accepter cette option ou le gouvernement fédéral d'offrir les stimulants nécessaires? Votre association fait-elle partie du groupe de pression qui essaie de faire avancer cette cause?

M. Laidlaw: Pas à strictement parler. Nous avons fait savoir que nos données et nos études nous permettaient d'affirmer que nous étions en mesure de participer au transport du charbon de l'Ouest supplémentaire qui pourrait être expédié de Thunder Bay à Hydro Ontario. En réalité, si l'on considère la quantité de charbon américain que transportent les navires de l'Association à destination d'Hydro Ontario, on se rend compte qu'il faudrait de toute évidence effectuer certaines substitutions. Mail il faudrait tout d'abord une décision politique obligeant Hydro Ontario à acheter du charbon de l'Ouest canadien. Le transport actuel du charbon américain serait compensé par l'acheminement de celui expédié de Thunder Bay à Hydro Ontario. De ce point de vue, l'Association se trouve dans une position de neutralité. D'un côté comme de l'autre, nous sommes en mesure de mettre à exécution toute décision politique qui serait prise.

M. Angus: D'après ce que j'ai compris du rapport, si l'option d'utilisation à 100 p. 100 du charbon de l'Ouest est acceptée, cinq cargos seraient retirés du trafic américain pour être affectés aux expéditions entre Thunder Bay et Hydro Ontario, et il faudrait encore cinq navires supplémentaires.

M. Laidlaw: C'est exact.

[Texte]

Mr. Angus: Let me go back to the rail rate question, and this is an area we have not gone into in the committee yet. We have always talked about the mid-point in Saskatchewan, and the rates being the same regardless of geography. What about those lines that are offshoots from the main lines? When you said earlier, Mr. Hall, that you wanted to have the rates reflect true cost, were you specifically referring to mainline only and not suggesting that those distance points north of the mainlines, or south in some cases, would also go to true cost? Or are you still prepared to accept some kind of averaging to allow producers to get their products to the mainlines—and then the real rates, the real costs apply?

Mr. Hall: All we are saying, basically, is that we are operating on a true-cost system, and if the railway costs were to reflect the true cost system, so be it. Let us see where the chips fall.

• 1125

We are inclined to feel that it would prove more expensive, taking all factors into consideration, such as turnaround time, cars, capital investment, a new tunnel and double-tracking. With all of these factors coming into it, we are inclined to feel that it would show that it is cheaper to go to Thunder Bay than it is to go to Vancouver.

Mr. Angus: But your calculations were based on mainline utilization, as opposed to the whole distribution system, or the collection system, in this case.

The Chairman: It would not make much difference. Whenever the grain gets in the one point, it goes east or west, whatever, as I understand it.

Mr. Angus: Well, let him say that.

The Chairman: It is self-evident, Mr. Angus.

Mr. Hall: I have said it.

Mr. Angus: Fair enough. Thank you, Mr. Chairman and Mr. Hall.

The Chairman: This is a great place to bring it to a conclusion. Mr. Hall, I want to thank you very much. This goes back to the opening remarks of your brief. With all seriousness and sincerity, which is always the word you have to watch for from politicians, it is one of the more substantive and succinct briefs that the committee has had for some time. It is packed full of information; frankly, that is why the questions were not over-extensive today.

Since the brief has been read into the record we do not want to add the brief to the record, but if we could have a little motion to have the charts of the brief appended to today's evidence . . .

[Traduction]

M. Angus: Revenons un instant à la question des tarifs ferroviaires, car c'est un aspect que nous n'avons pas encore examiné en comité. On a toujours pris comme point de référence un endroit central de la Saskatchewan, si bien que les tarifs ont toujours été les mêmes puisqu'ils faisaient abstraction des facteurs géographiques. Mais que dire des lignes qui sont des embranchements des voies principales? Lorsque vous avez affirmé, monsieur Hall, que vous teniez à ce que les tarifs correspondent au coût réel, pensiez-vous uniquement aux lignes principales ou englobiez-vous également les points situés au nord des lignes principales, ou au sud dans certains cas? Êtes-vous prêt à concéder une certaine forme de péréquation pour permettre aux producteurs d'acheminer leurs marchandises jusqu'aux lignes principales—les coûts réels ne s'appliquant qu'à partir de là?

M. Hall: Tout ce que nous disons, essentiellement, c'est que notre système est fondé sur les coûts réels et qu'il ne nous déplairait pas de voir le même système s'appliquer aux chemins de fer. Mais attendons de voir comment les cartes seront distribuées.

Nous sommes portés à croire que la solution du chemin de fer sera plus coûteuse, si l'on tient compte de tous les facteurs, comme les cycles de rotation des wagons, les wagons eux-mêmes, le capital investi, un nouveau tunnel et le doublement des voies. Avec tous ces facteurs, nous sommes portés à croire qu'il serait plus économique de passer par Thunder Bay plutôt que par Vancouver.

M. Angus: Mais vos calculs ne vont pas au-delà des lignes principales, ne s'intéressent pas au système de distribution dans son ensemble ou, plus exactement, au système d'alimentation des lignes principales.

Le président: C'est après que le grain est arrivé aux lignes principales que l'on décide s'il doit être acheminé vers l'Est ou vers l'Ouest, du moins si j'ai bien compris.

M. Angus: Très bien, laissons-le s'exprimer là-dessus.

Le président: Ça va de soi, monsieur Angus.

M. Hall: C'est ce que j'ai déjà dit.

M. Angus: D'accord. Merci, monsieur le président et monsieur Hall.

Le président: Vous me donnez l'occasion de mettre fin aux débats. Monsieur Hall, je tiens à vous remercier de tout coeur. Nous en revenons à l'introduction de votre mémoire. C'est avec sérieux et sincérité—ce sont là des mots à retenir lorsqu'ils sont prononcés par des hommes politiques—que je déclare que votre mémoire est l'un des plus étoffés que nous ayons reçus depuis un bon bout de temps, tout en demeurant concis. L'information y est complète et c'est pourquoi les questions ne se sont pas prolongées indéfiniment.

Comme vous avez lu le mémoire et que celui-ci, par conséquent, sera inclus dans le compte rendu, il ne sera pas nécessaire d'y ajouter le document lui-même. Mais peut-être pourrions-nous faire une motion pour annexer les tableaux du mémoire au témoignage d'aujourd'hui . . .

[Text]

An hon. member: So moved.

Motion agreed to

The Chairman: I want to thank you very much for appearing today. We may or may not be seeing you in days ahead, depending on the work of this committee, but you have certainly been very good on this very large question on the St. Lawrence Seaway which we are wrestling with. Then we do not know what else we are wrestle with, which is why we are going to close this meeting now and have a steering committee meeting to see where we are going after Christmas and in the new year.

Thank you very much for coming. Mr. Laidlaw, it is good to see you back in the ivory towers of the Parliament Hill again. If he had a hand in the brief, then you have a good man there.

Mr. Laidlaw: Thank you, Mr. Chairman. Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: Thank you very much. This committee stands adjourned and we will go into an important closed session for steering committee.

[Translation]

Une voix: Motion proposée.

Adoptée

Le président: Je vous remercie beaucoup pour votre comparution d'aujourd'hui. Peut-être vous verrons-nous encore dans les jours à venir, selon la nature des travaux du comité, mais votre participation a certainement été utile sur cette vaste question de la Voie maritime du Saint-Laurent qu'il nous appartient d'étudier. Nous ne savons pas encore à quels problèmes nous allons maintenant nous attaquer et c'est la raison pour laquelle nous allons mettre un terme à cette réunion dès maintenant pour constituer un comité d'orientation chargé d'examiner l'ordre des priorités pour la période après Noël et la nouvelle année.

Merci d'être venus. Nous avons été enchantés de vous revoir dans les tours d'ivoire de la colline du Parlement, monsieur Laidlaw. S'il a mis la main à la pâte pour rédiger le mémoire, vous avez là un précieux collaborateur.

M. Laidlaw: Merci, monsieur le président. Merci à tous, messieurs.

Le président: Merci, la séance est levée et nous allons maintenant délibérer à huis clos comme comité d'orientation.

APPENDIX "TRPT-2"

CHARGES FOR MOVING GRAIN TO EXPORT POSITIONS (\$/MT)

<u>Costs</u>	<u>Via Pacific</u>	<u>Via St. Lawrence</u>	<u>St. Lawrence Differential</u>
Primary Elevator	\$14.54	\$14.54	
Rail Freight-shipper	8.08	8.08	
Terminal Costs	6.69	6.62	
Lake Transportation	—	18.32	
Transfer Elevator	—	2.59	
Total to Export Position	<u>\$29.31</u>	<u>\$50.15</u>	<u>\$20.84</u>

CHARGES FOR MOVING GRAIN TO EXPORT POSITIONS (\$/MT)

<u>Costs</u>	<u>Via Pacific</u>	<u>Via St. Lawrence</u>	<u>St. Lawrence Differential</u>
Primary Elevator	\$14.54	\$14.54	
Rail Freight			
— shipper	8.08	8.08	
— federal gov't	24.50	24.50	
Terminal Costs	6.69	6.62	
Lake Transportation	—	18.32	
Transfer Elevator	—	2.59	
Total to Export Position	<u>\$53.81</u>	<u>\$74.65</u>	<u>\$20.84</u>

COST OF MOVING GRAIN TO EXPORT POSITIONS (\$/MT)

<u>Costs</u>	<u>Via Pacific</u>	<u>Via St. Lawrence</u>	<u>St. Lawrence Differential</u>
Primary Elevator	\$14.54	\$14.54	
Cost-based Rail Freight			
— shipper	8.08	8.08	
— federal gov't	28.50	21.00	
Terminal Costs	6.69	6.62	
Lake Transportation	—	18.32	
Transfer Elevator	—	2.59	
Total to Export Position	<u>\$57.81</u>	<u>\$71.15</u>	<u>\$13.34</u>

LAKE FREIGHT COSTS

	<u>\$/MT</u>
Lake Freight	\$12.50
Brokerage & Commission	.10
Seaway Tolls — Ship	.37
— Cargo	.87
Agents Commission	.02
Pilots	.17
Lake Shippers Charges	.07
Total	<u>\$14.10</u>

COST OF MOVING GRAIN TO EXPORT POSITIONS (\$/MT)

Costs	<u>Via Pacific</u>	<u>Via St. Lawrence</u>	<u>St. Lawrence Differential</u>
Primary Elevator	\$14.54	\$14.54	
Cost-based Rail Freight			
— shipper	8.08	8.08	
— federal gov't	28.50	21.00	
Terminal Costs	6.69	6.62	
Lake Transportation	—	14.10	
Transfer Elevator	—	3.81	
Total to Export Position	<u>\$57.81</u>	<u>\$68.15</u>	<u>\$10.34</u>

COST OF MOVING GRAIN TO EXPORT DESTINATIONS (\$/MT)

Costs	<u>Via Pacific</u>	<u>Via St. Lawrence</u>	<u>St. Lawrence Differential</u>
Primary Elevator	\$14.54	\$14.54	
Cost-based Rail Freight			
— shipper	8.08	8.08	
— federal gov't	28.50	21.00	
Terminal Costs	6.69	6.62	
Lake Transportation	—	14.10	
Transfer Elevator	—	3.81	
Total to Export Position	<u>\$57.81</u>	<u>\$68.15</u>	<u>\$10.34</u>
Ocean Freight to North Europe	<u>18.20</u>		<u>7.70</u>
Total Cost to North Europe	<u>\$76.01</u>		<u>\$75.85</u>

APPENDICE «TRPT-2»

(TRADUCTION)

**FRAIS DE TRANSPORT DES CÉRÉALES
À DES POSTES D'EXPORTATION (\$/TM)**

<u>Coût</u>	<u>Par le Pacifique</u>	<u>Par le Saint-Laurent</u>	<u>Différence par le Saint-Laurent</u>
Élévateur primaire	14,54\$	14,54\$	
Transport ferroviaire des marchandises-expéditeur	8,08	8,08	
Coûts à la tête de ligne	6,69	6,62	
Transport par les Grands lacs	--	18,32	
Élévateur de transbordement	--	2,59	
Total des coûts au poste d'exportation	<u>29,31\$</u>	<u>50,15\$</u>	<u>20,84\$</u>

**FRAIS DE TRANSPORT DES CÉRÉALES
À DES POSTES D'EXPORTATION (\$/TM)**

<u>Coût</u>	<u>Par le Pacifique</u>	<u>Par le Saint-Laurent</u>	<u>Différence par le Saint-Laurent</u>
Élévateur primaire	14,54\$	14,54\$	
Transport ferroviaire des marchandises			
--expéditeur	8,08	8,08	
--gouvernement fédéral	24,50	24,50	
Coûts à la tête de ligne	6,69	6,62	
Transport par les Grands lacs	--	18,32	
Élévateur de transbordement	--	2,59	
Total des coûts au poste d'exportation	<u>53,81\$</u>	<u>74,65\$</u>	<u>20,84\$</u>

**COÛT DE TRANSPORT DES CÉRÉALES
À DES POSTES D'EXPORTATION (\$/TM)**

<u>Coût</u>	<u>Par le Pacifique</u>	<u>Par le Saint-Laurent</u>	<u>Différence par le Saint-Laurent</u>
Élévateur primaire	14,54\$	14,54\$	
Transport ferroviaire des marchandises fondé sur les coûts			
--expéditeur	8,08	8,08	
--gouvernement fédéral	28,50	21,00	
Coûts à la tête de ligne	6,69	6,62	
Transport par les Grands lacs	--	18,32	
Élévateur de transbordement	--	2,59	
Total des coûts au poste d'exportation	<u>57,81\$</u>	<u>71,15\$</u>	<u>13,34\$</u>

**COÛT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES
PAR LES GRANDS LACS**

	<u>\$/TM</u>
Transport des marchandises par les Grands Lacs	12,50\$
Courtage et commission	,10
Péages dans la Voie maritime - navires	,37
- Cargaisons	,87
Commission des agents	,02
Pilotes	,17
Frais des expéditeurs--Grands Lacs	,07
Total	<u>14,10\$</u>

**COÛT DE TRANSPORT DES CÉRÉALES
À DES POSTES D'EXPORTATION (\$/TM)**

<u>Coût</u>	<u>Par le Pacifique</u>	<u>Par le Saint-Laurent</u>	<u>Différence par le Saint-Laurent</u>
Élévateur primaire	14,54\$	14,54\$	
Transport ferroviaire des marchandises fondé sur les coûts			
--expéditeur	8,08	8,08	
--gouvernement fédéral	28,50	21,00	
Coûts à la tête de ligne	6,69	6,62	
Transport par les Grands lacs	--	14,10	
Élévateur de transbordement	--	3,81	
Total des coûts au poste d'exportation	<u>57,81\$</u>	<u>68,15\$</u>	<u>10,34\$</u>

**COÛT DE TRANSPORT DES CÉRÉALES
À L'EXPORTATION (\$/TM)**

<u>Coût</u>	<u>Par le Pacifique</u>	<u>Par le Saint-Laurent</u>	<u>Différence par le Saint-Laurent</u>
Élévateur primaire	14,54\$	14,54\$	
Transport ferroviaire des marchandises fondé sur les coûts			
--expéditeur	8,08	8,08	
--gouvernement fédéral	28,50	21,00	
Coûts à la tête de ligne	6,69	6,62	
Transport par les Grands lacs	--	14,10	
Élévateur de transbordement	--	3,81	
Total des coûts au poste d'exportation	<u>57,81\$</u>	<u>68,15\$</u>	<u>10,34\$</u>
Transport océanique des marchandises vers le Nord de l'Europe	<u>18,20</u>		<u>7,70</u>
Coût total du transport vers le Nord de l'Europe	<u>76,01\$</u>		<u>75,85\$</u>



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Dominion Marine Association:
Norman Hall, President;
Angus Laidlaw, Research Coordinator.

TÉMOINS

De la Dominion Marine Association:
Norman Hall, président;
Angus Laidlaw, coordonnateur de la recherche.

27

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Tuesday, December 9, 1986

Le mardi 9 décembre 1986

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Annual Report of the Laurentian Pilotage Authority, 1985

Annual Report of the Great Lakes Pilotage Authority Ltd., 1985

CONCERNANT:

Rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides 1985

Rapport annuel de l'Administration de pilotage des Grands Lacs Ltée 1985

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

MEMBRES

André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

ORDERS OF REFERENCE

Pursuant to Provisional Standing Order 67(4) the following documents were deemed referred to the Committee:

On Friday, April 25, 1986

Report of the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd., together with the Auditor General's Report, for the year 1985, pursuant to subsection 152(1) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada, 1983-84. Sessional Paper No. 331-1/417A.

On Friday, April 25, 1986

Report of the Laurentian Pilotage Authority, together with the Auditor General's Report, for the year 1985, pursuant to subsection 152(1) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada, 1983-84. Sessional Paper No. 331-1/416A.

ORDRES DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 67(4) du Règlement, les documents suivants sont réputés renvoyés au Comité:

Le vendredi 25 avril 1986

Rapport de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée, ainsi que le rapport du vérificateur général y afférent, pour l'année 1985, conformément à l'article 152(1) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada 1983-1984. Document parlementaire n° 331-1/417A.

Le vendredi 25 avril 1986

Rapport de l'Administration de pilotage des Laurentides, ainsi que le rapport du vérificateur général y afférent, pour l'année 1985, conformément à l'article 152(1) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada 1983-1984. Document parlementaire n° 331-1/416A.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 9, 1986

(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Acting Members present: Ross Belsher for Vincent Dantzer, Morrissey Johnson for Darryl L. Gray.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Witnesses: From the Laurentian Pilotage Authority: Yvon Matte, Vice-Chairman; Capt. Guy LaHaye, Director of Operations; Guy Major, Legal Counsel. *From the Great Lakes Pilotage Authority:* Robert G. Armstrong, Chairman.

The Committee commenced consideration of its Order of Reference dated Friday, April 25, 1986, relating to the Annual Report 1985 of the Laurentian Pilotage Authority and its Order of Reference dated the same day relating to the Great Lakes Pilotage Authority.

Yvon Matte made a statement and, with the other witnesses from the Laurentian Pilotage Authority, answered questions. The witness from the Great Lakes Pilotage Authority made a statement and answered questions.

At 12:29 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 9 DÉCEMBRE 1986

(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 45, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Membres suppléants présents: Ross Belsher remplace Vincent Dantzer; Morrissey Johnson remplace Darryl L. Gray.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: De l'Administration de pilotage des Laurentides: Yvon Matte, vice-président; capitaine Guy LaHaye, directeur des opérations; Guy Major, conseiller juridique. *De l'Administration de pilotage des Grands Lacs Ltée:* Robert G. Armstrong, président.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 25 avril 1986 concernant le rapport annuel (1985) de l'Administration de pilotage des Laurentides, et de son ordre de renvoi du même jour, relatif à l'Administration de pilotage des Grands Lacs Ltée.

Yvon Matte fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de l'Administration de pilotage des Laurentides répondent aux questions. Le témoin de l'Administration de pilotage des Grands Lacs Ltée fait une déclaration et répond aux questions.

A 12 h 29, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, December 9, 1986

• 0944

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for the purpose of taking evidence.

I know there is a storm outside, to a point, but our witnesses came from a lot farther than members came. They got here because they came in last night. I apologize, Mr. Matte, but this is the first time this has happened for some time.

• 0945

It used to happen more regularly. That is why we have certain motions to try to hear evidence with a limited number of members. Tuesdays and Thursdays there are a lot of committees; members are spread around pretty thinly. But I do apologize for this delay. I am not going to hold up any more, because we are hoping to get through both pilotage Authorities this morning. I appreciate your coming. I know this is not necessarily a happy experience, getting a call from the clerk without much notice. But you are in the same position as Air Canada, CN, and VIA, and you are a Crown corporation.

So I am glad you are here, and I do appreciate your cooperation in getting here and getting here on time. We will remedy our procedural matters later. We thought we had a motion so we could take evidence with four members present, regardless of whether all parties were represented. Opposition members are spread very thin and we are going to have to redress that to avoid this embarrassment.

So with no further ado, I welcome you to the Transport committee. Our order of reference is the St. Lawrence Seaway. We have had the Dominion Marine Association before us, and there are many aspects of the seaway that we touched. Some of the members were in Thunder Bay last spring, where there was a conference on the seaway. It is a subject of real interest to this committee. That is why we are glad you are here.

Now, you have an annual report that is being circulated, or has been circulated? Do you have any statement you want to make, or should we just open up questions after a preliminary statement?

M. Yvon Matte (vice-président de l'Administration de pilotage des Laurentides): Je n'ai pas préparé de déclaration d'ouverture, mais je peux vous expliquer ce qu'est l'Administration de pilotage des Laurentides.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 9 décembre 1986

Le président: Chers collègues, il y a un quorum. Nous pouvons donc entreprendre l'interrogation des témoins d'aujourd'hui.

Je sais qu'il y a tempête à l'extérieur, mais nos témoins viennent de beaucoup plus loin que les membres du Comité. S'ils sont présents aujourd'hui, c'est qu'ils ont fait le voyage hier. Je m'excuse, monsieur Matte, mais c'est la première fois qu'une telle chose se produit depuis fort longtemps.

C'était plus fréquent il y a quelque temps. C'est pourquoi nous pouvons maintenant présenter certaines motions pour procéder même quand peu de membres sont présents. Il y a beaucoup de séances les mardis et les jeudis; les députés sont pas mal éparpillés et ont du mal à suffire à la tâche. Mais quoi qu'il en soit, je m'excuse de ce retard. Je ne vais pas m'attarder davantage car nous espérons pouvoir entendre les représentants des deux administrations de pilotage ce matin. Merci d'être venus. Je sais qu'il n'est pas très agréable de se voir inviter à venir témoigner à si peu d'avis. Mais vous êtes dans la même situation que Air Canada, le CN et VIA Rail; vous êtes une société d'État.

Je suis donc heureux que vous soyez là, et j'apprécie la bonne volonté dont vous avez fait preuve en répondant à notre invitation et en étant ici à l'heure. Nous réglerons nos problèmes de procédure plus tard. Nous croyons avoir déjà adopté une motion qui nous permettrait d'entendre des témoignages même quand seulement quatre députés seraient présents, sans égard à la représentation de tous les partis. Les députés de l'opposition suffisent à peine à la tâche, et nous allons sans doute devoir corriger la situation pour éviter que cela ne se reproduise.

Sans plus tarder, messieurs, je vous souhaite la bienvenue au Comité permanent des transports. Notre ordre de renvoi porte sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous avons reçu les représentants de la *Dominion Marine Association* et nous avons déjà traité de bien des aspects de la Voie maritime. Quelques membres ont assisté à la conférence qui s'est tenue le printemps dernier à Thunder Bay. La Voie maritime suscite vraiment beaucoup d'intérêt chez les membres du Comité. C'est pourquoi nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui.

Tous les membres ont en main un exemplaire de votre rapport annuel, je crois? Avez-vous préparé une déclaration ou devrions-nous tout simplement passer immédiatement aux questions après que vous nous ayez fait une déclaration préliminaire?

Mr. Yvon Matte (Vice-Chairman, Laurentian Pilotage Authority): I did not prepare an opening statement, but I could begin by telling you a little about the Laurentian Pilotage Authority.

[Text]

L'Administration de pilotage des Laurentides a été formée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage. Nous sommes sept membres, soit un président, un vice-président et cinq membres nommés par le gouverneur en conseil.

L'objet de l'Administration de pilotage des Laurentides est d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage sur le Saint-Laurent.

L'Administration de pilotage des Laurentides administre les eaux du Québec à partir de l'écluse Saint-Lambert ainsi que les eaux entourant la province de Québec. Le pilotage est obligatoire entre Saint-Lambert et Les Escoumains. Cette partie du Saint-Laurent est divisée en trois circonscriptions, soit le port de Montréal, la circonscription n° 1 entre Montréal et Québec, et la circonscription n° 2 entre Québec et Les Escoumains.

Selon la loi, l'Administration doit aussi publier les tarifs et aller chercher les revenus nécessaires pour être financièrement autonome.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Matte.

That is good. I can mention to members that the staff have prepared a list of suggested questions. I saw them; they are in English and French. I hope when we cover the questioning we can zero in on those questions that get to some of the issues. So with no further ado, I am going to ask Captain Morrissey to start off.

Mr. Johnson: I would like to ask what part of its fee a Canadian laker pays in the Laurentian Pilotage Authority District.

M. Matte: Pour les gros navires des Grands lacs de 730 pieds de longueur par 75 pieds de largeur, d'une profondeur de 40 pieds et d'un tirant d'eau maximum de 26 pieds pour la Voie maritime, qui peuvent franchir en 11 heures la distance entre l'écluse Saint-Lambert et Québec, et en 9 heures la distance entre Québec et Les Escoumains, où il n'y a du courant que depuis le 26 septembre, nous avons un nouveau tarif qui nous a été recommandé par la Commission canadienne des transports à la suite d'une enquête de 51 jours. Donc, selon le tarif actuel, pour un navire de la taille que je viens de vous décrire, le coût serait de 1,682\$ entre Montréal et Québec et de 1,047\$ entre Québec et Les Escoumains, ce qui ferait un total de 2,730\$. Je vous parle des gros navires des Grands lacs.

• 0950

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I believe the CTC heard evidence in Thunder Bay that pilotage costs for one day in the Laurentian District were equal to 75% of the entire crew cost and that it is going up each year because government policy is self-sufficiency. I am wondering what effort is being made by the Pilotage Authority to try to keep those costs down. It seems alarming that for the period of time, the pilotage costs

[Translation]

It was established in 1972 pursuant to the Pilotage Act. Our Board is composed of the chairman, the vice-chairman and five members appointed by the Governor in Council.

The objectives of the Laurentian Pilotage Authority are to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety a pilotage service on the St. Lawrence River.

The Laurentian Pilotage Authority has jurisdiction over the waters in and around the province of Quebec, north of the St. Lambert lock. Pilotage is compulsory between St. Lambert and Les Escoumains. This stretch of the St. Lawrence River is divided into three districts: Montreal Harbour, District No. 1 between Montreal and Quebec, and District No. 2, between Quebec and Les Escoumains.

The authority is required by law to publish its tariffs and to generate a revenue sufficient to operate on a self-sustaining basis.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Matte.

Très bien. Je voudrais dire aux membres du Comité que le personnel a préparé une liste de questions. J'ai vu le document; il y a une version anglaise et une version française. J'espère que vous vous en servirez car ce sont des questions que je considère pertinentes. Sans plus tarder, je passe la parole au capitaine Morrissey.

M. Johnson: Je voudrais savoir à quel pourcentage des frais d'exploitation d'un navire des Grands lacs s'élèvent les droits de pilotage dans la région desservie par l'Administration de pilotage des Laurentides.

Mr. Matte: Following a 51-day long investigation, the Canadian Transport Commission recommended a new tariff, which we have implemented, for those lakers which are 730 feet long by 75 feet wide by 40 feet deep, with a maximum draft, for the Seaway, of 26 feet and which are capable of making the trip between the St. Lambert lock and Quebec City within 11 hours, and between Quebec City and Les Escoumains, where there is a current only since September 26th, within 9 hours. Therefore, the present tariff for a ship of the size I have just described would be \$1,682 between Montreal and Quebec City and \$1,047 between Quebec City and Les Escoumains, for a total of \$2,730. These would be the costs for a big laker.

M. Johnson: Monsieur le président, je crois que lors des audiences tenues par la CCT à Thunder Bay, des témoins ont signalé que les coûts de pilotage pour une journée dans le district des Laurentides sont équivalents à 75 p. 100 des frais d'équipage totaux et qu'ils continuent d'augmenter tous les ans en raison de la politique d'autonomie financière du gouvernement. Je me demande quels efforts déploie l'Administration de pilotage pour essayer de contrôler ces coûts. Il semble alar-

[Texte]

could possibly cost as much as 75% of the entire crew on a ship.

M. Matte: Le coût du pilotage entre Montréal et Les Escoumains, comme je viens de le dire, est de 2,730\$ pour un navire de cette taille-là. Comme vous le dites, cela représente environ 75 p. 100 des coûts d'équipage pendant cette période de temps, mais le coût du pilotage représente environ 2 p. 100 du coût total de fonctionnement d'un navire semblable.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I have been told that from the time a sea-going bulk carrier built to the maximum seaway dimensions enters the Pilotage Authority district in the St. Lawrence and makes a round trip to the upper Great Lakes, the cost would be about \$30,000. I do not know what justification there can be for a ship to cost \$30,000 for pilotage. How can we expect ships to be using our seaway and going into the Great Lakes area with such a burden for pilotage fees? Is there anything being done to try to keep down the escalating costs? Is it because of the fact there is a monopoly through compulsory pilotage that those costs keep going up year after year?

The Chairman: I wonder first if Mr. Matte agrees with the figure you mentioned for the cost of a sea-going bulk carrier going up and coming back at \$30,000 approximately.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, instead of just asking what is taking place to try to keep the costs down to eliminate further escalation, I should ask whether it is a fact there has been a decline in the demand for pilotage services over the past few years. Do those costs keep escalating because there are too many pilots chasing too few ships using our system?

The Chairman: This is another question. I would like you to come back to the first question. You put it to him . . . and part of your question was the cost. Then you asked him a few thoughts about this. To clarify it, Mr. Johnson, is it a correct assumption that a sea-going bulk carrier coming into the St. Lawrence Seaway, going up through the pilotage Authorities into the Great Lakes and returning incurs pilotage fees of approximately \$30,000? Let us go on from there, depending on your answer.

• 0955

M. Matte: Dans le territoire de l'Administration de pilotage des Laurentides, c'est-à-dire des Escoumains à Montréal, le chiffre que je vous ai mentionné est le coût de pilotage que doit payer un navire des Grands Lacs pour l'aller et le retour. Quant aux frais de pilotage sur la Voie maritime, je ne les connais pas.

Lors de son enquête, la Commission canadienne des transports a fait une étude sur le coût par voyage pour l'ensemble du trafic et non pas pour un navire en particulier. Dans le rapport de la Commission, à la page 139, on voit que la recette moyenne par voyage pour l'ensemble du trafic est de 1,490\$.

The Chairman: I quite understand it.

[Traduction]

mant que les frais de pilotage puissent équivaloir à 75 p. 100 du total des frais d'équipage d'un navire pour une journée.

Mr. Matte: As I have just mentioned, pilotage costs between Montreal and Les Escoumains are \$2,730 for a ship of that size. Although, as you indicated, this represents approximately 75% of what the crew costs would be for that period of time, the pilotage costs amount to about 2% of the total operating costs for that type of ship.

M. Johnson: Monsieur le président, on m'a dit qu'un vraquier océanique, construit selon les dimensions maximales autorisées par la voie maritime, paie des frais de pilotage d'environ \$30,000 pour effectuer un aller-retour dans la partie supérieure des Grands lacs. Je ne sais vraiment pas ce qui peut justifier un coût aussi élevé. Avec des frais de pilotage comme ceux-là, comment peut-on espérer voir les navires utiliser notre Voie maritime pour se rendre dans la région des Grands lacs? Fait-on quelque chose pour essayer de contrôler ces coûts? Est-ce que c'est parce que le pilotage obligatoire permet un certain monopole que ces frais ne cessent de grimper d'année en année?

Le président: Tout d'abord, il faudrait peut-être savoir si M. Matte est d'accord avec le chiffre de 30,000\$ que vous avez mentionné pour l'aller-retour d'un vraquier océanique à la partie supérieure des Grands lacs.

M. Johnson: Monsieur le président, avant que de chercher à savoir ce que l'on fait pour essayer de contrôler ces frais, pour éviter qu'ils n'augmentent encore, je devrais peut-être demander si la demande de service de pilotage a vraiment diminué dans les quelques dernières années. L'escalade des frais s'explique-t-elle par le fait qu'il y a trop peu de navires qui utilisent notre système pour le nombre de pilotes disponibles?

Le président: C'est une tout autre affaire. Je voudrais que vous reveniez à la première question que vous avez posée. Vous avez parlé de coûts et avez demandé à M. Matte de vous livrer ses impressions. Pour plus de clarté, monsieur Johnson, vous avez demandé s'il était juste de supposer qu'un vraquier océanique qui empruntait la Voie maritime du Saint-Laurent pour se rendre à la partie supérieure des Grands lacs et en revenir, en utilisant les services des administrations de pilotage, devait payer des frais de pilotage de l'ordre de 30,000\$. Partons de là et nous verrons après.

Mr. Matte: The amount I mentioned represents the pilotage fees paid for a laker making a round trip within the boundaries of the Laurentian Pilotage Authority's district, between Les Escoumains and Montreal to be precise.

As for the Seaway, I do not know what the pilotage fees are. During its investigation, the Canadian Transport Commission conducted a study of the average cost per trip for the traffic as a whole, not for any given ship in particular. One page 139 of the French version of the Commission's report, the average cost per trip is established at \$1,490.

Le président: Je comprends bien cela.

[Text]

Mr. Matte: The average cost.

Mr. Benjamin: Is this salt bottoms or all bottoms?

Mr. Matte: All ships.

The Chairman: Then I guess your figure of \$1,000 is for an average of all ships. Of course, the question had to do with an ocean-going bulk carrier coming up and going back. But you cannot give us a figure on it.

Mr. Matte: The figures for the average costs of an ocean-going bulk carriers are found in a study made by the CTC at page 139 in the French version. For a bulk carrier, it is \$1,580 for a one-week trip between Montreal and Les Escoumains.

The Chairman: Is this your district?

Mr. Matte: Yes.

The Chairman: Mr. Tobin, you have a supplementary?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just following the same line of questioning that has been initiated by Captain Johnson, I am looking at the annual reports for both the Laurentian Pilotage Authority and the Great Lakes Pilotage Authority. There is clearly a trend in both reports. On page 5 of the Laurentian Pilotage Authority report, you have the financial statement. The bottom line is that between 1981 and a surplus of \$248,000... in 1985 a loss of over \$2 million. This is an increase of nearly \$1 million over last year's losses. This is in the case of the Laurentian Authority. For the Great Lakes Pilotage Authority, Mr. Chairman, the picture has changed from a loss of \$500,000 to \$3.2 million for fiscal year 1985. The picture is the same with both Authorities.

Without getting into details about the costs for a particular ship and the charges for a particular ship, there is obviously a trend being established here that is fairly dramatic. I think the CTC and the assessment to which Mr. Johnson referred indicate there has been a rather dramatic decline in the demand for pilotage services over the last five years. It has been a sharp trend.

I want to ask about the larger picture. Why has there been such a sharp decline in the demand for services? Does it parallel the kind of thing we heard from the St. Lawrence Seaway Authority when they were here about traffic on the seaway itself? Is it a direct, proportionate reduction in demand in services to seaway traffic? What is happening? Obviously we are concerned that these numbers are going to keep ballooning and getting bigger. Since you are a Crown corporation, obviously someone is going to have to pay; presumably it is the people of Canada.

[Translation]

M. Matte: Il s'agit d'un coût moyen.

M. Benjamin: Pour les navires de type océanique ou pour tous les navires?

M. Matte: Pour tous les navires.

Le président: Ce chiffre de 1,000\$ que vous mentionnez est donc une moyenne qui vaut pour tous les types de navires. Mais la question portait sur l'aller-retour d'un vracquier océanique. Vous n'avez pas de chiffres précis pour un navire de ce genre.

M. Matte: À la page 139 de la version française d'une étude de la CCT, on donne la moyenne des frais pour un vracquier océanique. Un voyage qui dure une semaine, entre Montréal et les Escoumains, entraîne des frais de 1,580\$ pour ce genre de navire.

Le président: C'est bien dans votre région?

M. Matte: Oui.

Le président: Monsieur Tobin, vous avez une question additionnelle à poser?

M. Tobin: Monsieur le président, pour continuer dans la même veine que le capitaine Johnson, je regarde les rapports annuels que nous étudions aujourd'hui, celui de l'Administration de pilotage des Laurentides et celui de l'Administration de pilotage des Grands lacs, et je dénote une tendance marquée dans les deux cas. En examinant les faits saillants financiers et statistiques, à la page 5 du rapport de l'Administration de pilotage des Laurentides, on constate que d'un profit de 248,000\$ en 1981, l'Administration se retrouve maintenant, en 1985, avec une perte qui dépasse les deux millions de dollars. L'augmentation du déficit, de 1984 à 1985, frise le million. Voilà où en est l'Administration de pilotage des Laurentides. Maintenant, pour ce qui est de l'Administration de pilotage des Grands lacs, monsieur le président, d'un déficit de 500,000\$, on en est maintenant à 3,2 millions de dollars de perte pour l'exercice de 1985. Les deux administrations sont dans des situations identiques.

Sans entrer dans les détails des frais et des droits qui s'appliquent à un navire particulier, on ne peut s'empêcher de constater une tendance plutôt marquée. Je crois que l'étude de la CCT, à laquelle M. Johnson faisait allusion, indique qu'au cours des cinq dernières années, la demande de services de pilotage a diminué radicalement. La tendance aurait été marquée.

De façon générale, à quoi attribuez-vous cette diminution aussi radicale dans la demande de services? Est-ce un peu pour les mêmes raisons que nous ont données les représentants de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent qui nous ont parlé, entre autres, de la baisse du trafic sur la Voie maritime? La diminution de la demande de services de pilotage découle-t-elle directement de la diminution du trafic sur la Voie maritime? Que se passe-t-il? Il est évident que nous craignons que ces déficits ne cessent d'augmenter d'année en année. Et puisque vous êtes une société d'État, il est aussi évident que quelqu'un devra payer la note, et il est tout probable que c'est la population du Canada qui en écopera.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

M. Matte: Vous avez pu constater que le trafic diminuait sur la Voie maritime. On est affectés directement par ce trafic-là.

Nous sommes passés d'un profit de 248,000\$ en 1981 à un déficit de 2 millions de dollars en 1985. Il y a des raisons à cela. D'abord, il y a eu diminution du trafic.

Avant d'aller dans le détail, je dois vous expliquer qu'à l'Administration de pilotage des Laurentides, nous avons trois circonscriptions de pilotage: le port de Montréal, Québec-Escoumains et Québec-Montréal. Selon l'article 9 de la loi, les pilotes peuvent être des employés de l'Administration ou des membres d'une corporation de pilotes à laquelle l'Administration accorde un contrat de service. Les pilotes du port de Montréal sont des employés directs de l'Administration. Les pilotes du Saint-Laurent central, c'est-à-dire entre Québec et Montréal, sont des contractants et ils sont membres de leur compagnie. Les pilotes du Bas-Saint-Laurent sont aussi des contractants membres de leur compagnie. L'Administration ne paie pas les pilotes individuellement, sauf ceux du port de Montréal. Nous avons un contrat avec ces deux corporations-là selon un tarif établi; ce tarif n'a pas de rapport direct avec le nombre de pilotes travaillant à Montréal ou à Québec.

Le déficit est passé de 108,000\$ en 1982 à 2 millions de dollars en 1985, et le nombre de pilotes n'a pas de lien direct avec cela. Les contrats qui ont été signés au cours des années 1980, 1981 et 1982 comportaient des augmentations allant jusqu'à 10, 12 et 13 p. 100 étant donné que le taux d'augmentation du coût de la vie atteignait ces pourcentages au cours de ces années. Vous vous souviendrez aussi que les taux d'intérêt étaient de 10 ou 12 p. 100.

Mr. Tobin: Are you telling us there is a dramatic difference in the cost of providing a service with those pilots who are on contract versus those pilots who are employees?

M. Matte: Il n'y a pas une si grosse différence. Je vous dis simplement qu'au cours des années 1981 et 1982, les augmentations aux pilotes salariés et aux pilotes contractants ont été de l'ordre de 10, 12 et 15 p. 100.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, to the witness, I take the point that inflation was high and there were high contract settlements throughout the whole economic system of Canada. In those three years to which you refer, your numbers went from a \$248,000 surplus to a \$108,000 debt. You want to go to \$172,000. We are now talking about \$2.1 million. That is 1985. I presume the 1986 figures are going to be larger if you carry on. I doubt it can all be attributed to contracts signed in 1980, 1981 and 1982. You are operating an increasingly larger deficit. I am asking you if the trend is going to continue. I am asking you how much declining traffic is a factor. I am asking you quite bluntly what your deficit is going to be next year or this year. I want to know how you are going to cover those losses. What are you going to do for capital dollars?

Mr. Matte: First of all, you realize that traffic on the Seaway has decreased. We are directly affected by that traffic.

We have gone from a profit of \$248,000 in 1981 to a deficit of \$2 million in 1985. There are reasons that explain this situation, and the decrease in traffic is one of them.

Before going into the details, I must explain that the Laurentian Pilotage Authority has jurisdiction over three pilotage districts: Montreal Harbour, the district between Quebec City and Les Escoumains and the district between Quebec and Montreal. Section 9 of the Pilotage Act provides that the pilots may either be employees of the Authority or members of a pilots' corporation with which the Authority signs a service contract. The Montreal Harbour pilots are employees of the Authority. The Central St. Lawrence pilots, those that ensure pilotage services between Quebec City and Montreal, are members of a pilots' corporation and operate on a contract basis. The situation is the same for the Lower St. Lawrence pilots. The Authority does not pay the pilots a salary, except those that work at the Montreal Harbour. We have a contract with each of the two corporations and there is no direct connection between the amount we pay these corporations and the number of pilots they have working in Montreal and Quebec City.

Our deficit has gone from \$108,000 in 1982 to \$2 million in 1985, and this situation is not directly related to the number of pilots. The contracts signed in 1980, 1981 and 1982 included increases some as high as 10%, 12% and even 13%, because the cost of living had gone up by about that much during those same years. It must also be remembered that at the time interest rates had reached 10% or 12%.

M. Tobin: Essayez-vous de nous dire qu'il y a une différence marquée entre le coût pour offrir un service à l'aide de pilotes contractuels et celui pour offrir le même service avec des employés?

Mr. Matte: The difference is not dramatic. I am simply stating that in 1981 and 1982, our salaried pilots and the pilots' corporations received 10%, 12% and 15% increases.

M. Tobin: Monsieur le président, j'admets avec M. Matte que l'inflation était élevée à ce moment-là et que les conventions qui ont été signées pendant cette période dans l'ensemble du système économique canadien reflétaient cette réalité. Pour ces trois années dont vous parlez, vous êtes partis d'un excédent de 248,000\$ pour aboutir à une dette de 108,000\$, ou plutôt un déficit de 172,000\$. Et maintenant, pour 1985, vous en êtes à 2,1 millions de dollars. À ce rythme, je suppose que le déficit de 1986 sera encore plus important. Je doute que l'on puisse attribuer tout cela aux conventions qui ont été signées en 1980, 1981 et 1982. Votre déficit s'accroît d'année en année. Je vous demande si cette tendance va se poursuivre. Je vous demande dans quelle mesure la diminution du trafic y contribue. Sans mettre de gants blancs, je vous demande ce que sera votre déficit l'année prochaine ou cette année. Je veux

[Text]

M. Matte: Ce déficit de 2 millions de dollars que vous voyez est provoqué... Il y a une progression de 108,000\$ à 2 millions de dollars. Jadis, on accordait des augmentations de 10 ou 12 p. 100. Ensuite, il y a eu la politique du 6 et 5 p. 100 et on a pris du retard à ce moment-là.

• 1005

The Chairman: You keep talking about 10% or 12% and the deficit; but in terms of a decrease in traffic, has your pilotage stayed the same or have you fewer pilots or more pilots?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me just go into a bit more detail. If you look at the Great Lakes Pilotage Authority's statement, balance sheet, for example, we see that for expenses in 1984-85—if you look down the centre of the book, if you look at the expenses column—there is practically no change between 1984 and 1985. Some columns are slightly bigger, some are slightly smaller. There is not much change. But if you look at revenues, pilotage charges, there is more than a \$2.2 million reduction. Surely, that does not explain away a loss of revenues or a reduction in charges by rate increases or salary increases in 1981-82.

I am saying to you that you have a \$2.2 million reduction in charges between 1984 and 1985 at a time when your expenses are practically I submit the same. There is very little difference one year over the other. It seems to me to indicate that there is a much reduced demand for the services of your pilots. I am asking you if that is a trend you expect to continue through 1986-87. What is your five-year projection? What are you going to do about it?

With all respect—fully acknowledging in fact that there were large settlements in those three years—I do not think that explains the situation between 1984 and 1985. I do not think it answers the question the committee is asking about where are you going in terms of deficit. What do you intend to do about it?

The Chairman: You said, "the Great Lakes", did you mean the Laurentian or the Great Lakes?

Mr. Tobin: No, the Great Lakes.

The Chairman: Well, this is the Laurentian we are dealing with, the Laurentian.

Mr. Tobin: Well, okay, Mr. Chairman, I thought we had them both before us.

The Chairman: We do, but they are individual bodies and we have the Great Lakes coming—

[Translation]

savoir comment vous allez récupérer ces pertes. Qu'allez-vous faire pour couvrir vos dépenses en capital?

Mr. Matte: The \$2 million deficit was caused by... It went from \$108,000 to \$2 million. We used to give 10% or 12% salary increases. Then, the 6% and 5% wage control policy was introduced and we started falling behind at that point.

Le président: Laissez tomber ces 10 p. 100 ou 12 p. 100 d'augmentation et le déficit, et parlez-nous plutôt de la diminution du trafic. Vos activités de pilotage ont-elles augmenté ou diminué? Avez-vous plus ou moins de pilotes à votre service que vous en aviez auparavant?

M. Tobin: Monsieur le président, permettez-moi d'entrer un peu plus dans les détails. Quand on examine les colonnes des dépenses de 1984 et 1985 de l'état des résultats de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, vers le milieu du rapport annuel, on constate que les dépenses n'ont pas tellement varié d'un exercice à l'autre. Certaines dépenses ont fluctué un peu à la hausse ou à la baisse d'une année à l'autre, mais très peu. Mais à la rubrique des revenus, au poste des droits de pilotage, c'est une toute autre affaire; on en a perçu pour 2,2 millions de dollars de moins en 1985 qu'en 1984. Ce ne sont sûrement pas les augmentations des dépenses ou les hausses salariales de 1981-1982 qui peuvent expliquer une telle diminution des recettes ou des droits de pilotage perçus.

En fait, ce que je constate, c'est que de 1984 à 1985, vos dépenses demeurent à peu près les mêmes et vos revenus tirés des droits de pilotage chutent de 2,2 millions de dollars. Cela me paraît une indication que la demande des services de pilotage a beaucoup diminué. Croyez-vous que cette tendance va se poursuivre en 1986-1987? Quelles sont vos prévisions pour les cinq prochaines années? Qu'allez-vous faire pour régler ce problème?

Tout en reconnaissant pleinement que les hausses salariales ont coûté passablement cher pendant ces trois années-là, je ne pense pas qu'elles justifient l'augmentation du déficit que l'on constate de 1984 à 1985. Je ne crois pas que cela réponde non plus à la question du Comité qui veut savoir à quoi il faut s'attendre dans les années qui viennent sur le plan du déficit. Quelles sont vos intentions à cet égard?

Le président: Monsieur Tobin, vous avez dit tout à l'heure dans votre question le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Vous vouliez plutôt parler de celui de l'Administration de pilotage des Laurentides, n'est-ce pas?

M. Tobin: Non, de celui de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Le président: Mais nous en sommes à l'étude du rapport de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'instant.

M. Tobin: Bon, très bien monsieur le président, je pensais que nous devions étudier les rapports des deux administrations.

Le président: C'est ce que nous avons au programme, en effet, mais ce dont des organismes indépendants et les repré-

[Texte]

Mr. Tobin: Let me ask the question—

The Chairman: I would like you to ask—you were on the point.

Mr. Belsher: These are not the Great Lakes people.

The Chairman: These are the Laurentian.

Mr. Tobin: Let me ask the question this way. Looking at this kind of breakdown, what I submit to you is my thought that I suspect you will find out—if we had same kind of breakdown in your balance sheet which we do not have before us—that your expenses probably have not changed a great deal between last year and this year, but your revenues have been reduced fairly dramatically year over year, that is, the need for pilots themselves. That is what I am getting at, the demand for the service.

M. Matte: Il faut dire que l'Administration de pilotage des Laurentides a eu sa dernière augmentation tarifaire le 21 novembre 1983. Il n'y a pas eu d'augmentation tarifaire entre le 21 novembre 1983 et le 26 septembre 1986.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I just make the point that page 5—I apologize for using the wrong one—of the Laurentian Pilotage Authority makes exactly the same point I was trying to make in looking at the report of the Great Lakes Pilotage Authority, the identical point.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Could I just zero in on that—on the pilots' fees, on the expense line, pilots' fees, salaries, and benefits. It is going up at the same time we are having less traffic so there should be lesser need. Are these people paid on a—

The Chairman: To be fair, Mr. Belsher, between 1984 and 1985, it went down as I read it slightly.

Mr. Belsher: Between 1984, but if you look from 1981 to 1985, even though we are hearing there is less traffic, there does not seem to be a corresponding amount lowering the fees paid out to the pilots. Have their increases been so great that it has more than eaten up the amount of the decrease of traffic?

M. Matte: Les pilotes, eux, ont eu des augmentations tarifaires. Selon nos formules d'évaluation des services, les corporations de pilotes avaient une productivité plus grande que ce que nous percevions des armateurs.

En 1985, le nombre d'affectations a diminué, et les dépenses ont diminué comparativement à 1984. Jusqu'à 1984, il y a eu des augmentations, mais en 1985, le nombre d'affectations a diminué à tel point que les dépenses, même avec les augmentations tarifaires, ont aussi diminué.

[Traduction]

sentants de l'Administration de pilotage des Grands Lacs viendront tout à l'heure . . .

M. Tobin: Permettez-moi de poser ma question . . .

Le président: Oui, je voudrais bien—car vous étiez justement sur le point de le faire.

M. Belsher: Ce ne sont pas les représentants de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Le président: Ce sont ceux de l'Administration de pilotage des Laurentides.

M. Tobin: Permettez-moi de poser ma question autrement. Je suppose que si l'état des résultats de votre administration, que je n'ai pas entre les mains, était ventilé de la même façon que celui de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, il permettrait de constater que vos dépenses sont probablement demeurées à peu près les mêmes de 1984 à 1985, mais que vos revenus, par contre, ont chuté de façon plutôt radicale d'une année à l'autre et que cela signifie que l'on a eu moins recours aux services de vos pilotes. C'est à cela que je veux en venir, à la demande de services.

Mr. Matte: It should be noted that the Laurentian Pilotage Authority last increased its pilotage charges on November 21, 1983. Pilotage charges were not increased between November 21, 1983 and September 26, 1986.

M. Tobin: Monsieur le président, je l'ai, là, à la page 5. Je m'excuse. Je n'avais pas le bon rapport. La page des faits saillants financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides, la page 5 de son rapport, confirme tout à fait ce que je disais tout à l'heure en examinant le rapport de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Pourrais-je demande une explication? Au poste des dépenses «honoraires, traitements et prestations des pilotes», je constate que ces dépenses augmentent alors qu'il y a moins de trafic. Cela ne devrait-il pas être le contraire? Les pilotes sont-ils rémunérés . . .

Le président: Pour être juste, monsieur Belsher, il faut dire qu'elles ont diminué un peu de 1984 à 1985, si je lis bien.

M. Belsher: De 1984 à 1985, oui, mais de 1981 à 1985, bien que l'on nous dise que le trafic a diminué, cela ne se reflète pas dans les honoraires, les traitements et les prestations versés aux pilotes. Les augmentations qu'ils ont obtenues ont-elles été à ce point importantes qu'elles ont plus que dépassé la réduction des dépenses entraînée par la diminution du trafic?

Mr. Matte: The pilots received increases. According to our service evaluation forms, the pilots' corporations were more productive than the shipowners had led us to believe.

In 1985, the number of assignments decreased and expenses were lower than in 1984. Expenses had increased until 1984, but the number of assignments decreased so much in 1985 that, despite salary and fee increases, expenses also decreased.

[Text]

[Translation]

• 1010

The Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Let me ask the witnesses this. Looking at your financial statement, page 5, we see the revenues for pilotage charges dropped by about \$1 million—

Mr. Matte: And the pilot fees dropped about \$800,000.

Mr. Tobin: They dropped \$800,000; that is correct. We also see an increase in operation administration of \$400,000 and an increase in the operation of pilot boats of \$300,000.

Mr. Matte: Lower traffic.

Mr. Tobin: We can understand with declining traffic why your pilotage charges have reduced. It is clear to see why you gave us the same kind of message. Why was there a \$400,000 increase in the cost of operation administration occurring at a time when you were having a reduction in revenues and pilotage charges?

M. Matte: L'augmentation de 400,000\$ des dépenses administratives au cours de l'année 1985 est principalement due aux dépenses extraordinaires encourues au cours de l'année pour l'enquête de la Commission canadienne des transports. L'enquête de la Commission canadienne des transports a coûté à l'Administration 331,000\$, ce qui explique en grande partie cette différence-là.

Pour ce qui est de l'autre différence, il y a eu, au cours de l'année 1985, si j'ai bonne mémoire, un montant d'environ 100,000\$ de mauvais comptes de compagnies qui ont fait faillite. Cela explique, en général, la différence entre les dépenses de 1984 et celles de 1985. Il faut aussi dire qu'il y a chaque année une augmentation générale des dépenses et que les dépenses administratives n'ont pas toujours un lien direct avec le nombre d'affectations et l'importance du trafic.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just a final question. For me, the heart of the question is very simple. For reasons which are no doubt quite explainable by yourself and your colleagues—and with the greatest respect—the numbers are moving in the deficit. There is a five-year trend line we can see which shows a rapidly increasing deficit on the part of the Crown corporation.

A number of things can happen. The government is either going to quietly accept the numbers and pay the bill or you are going to make some kind of attempt to turn it around.

One has to ask oneself in a time of restraint, when the government is being forced to look at cuts in all kinds of areas including the question of UIC and pensions, which upsets the chairman of this committee who so eloquently spoke in the House yesterday and looked so great on national television last night... Maybe we can make cuts in those kinds of areas in order to give you the extra dollars to cover your burgeoning deficit, or you can attempt to deal with the deficit.

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: D'après le bilan qui figure à la page 5 de votre rapport, les revenus tirés des droits de pilotage ont diminué d'environ un million de dollars...

M. Matte: Et que les honoraires des pilotes ont diminué d'environ 800,000\$.

M. Tobin: Oui, c'est juste. Nous constatons aussi que les frais d'exploitation et d'administration ont grimpé de 400,000\$, et les frais d'exploitation des bateaux-pilotes, de 300,000\$.

M. Matte: C'est la baisse du trafic qui en est la cause.

M. Tobin: Oui, nous pouvons comprendre que la baisse du trafic explique la diminution des droits de pilotage que vous avez perçus. Mais comment expliquez-vous qu'il y ait eu une augmentation de 400,000\$ des frais d'administration alors que les revenus et les droits de pilotage que vous perceviez étaient moindres?

Mr. Matte: The \$400,000 increase in administrative and operational costs in 1985 is mainly due to incremental costs related to the Canadian Transport Commission's investigation. The Commission's investigation cost the Authority \$331,000, which accounts for a good deal of the increase.

As for the balance on the increase, if I remember correctly, bad debts due to company bankruptcies amounted to \$100,000 in 1985. This explains, in general terms, the difference between the 1984 and 1985 expenses. I would like to add that expenses have generally increased from one year to the next and that administrative costs are not always directly related to the number of assignments and the volume of traffic.

M. Tobin: Monsieur le président, une dernière question, si vous me permettez. Pour moi, le problème se résume à ceci. Pour des raisons que vous et vos collègues pouvez sans doute expliquer—et malgré tout le respect que je vous dois—je constate que votre situation est déficitaire. Les résultats des cinq dernières années démontrent une tendance marquée du déficit de la société d'État à s'accroître rapidement d'année en année.

Bien des dénouements sont possibles. Il peut arriver que le gouvernement accepte tranquillement les déficits et règle la note ou que vous ayez à trouver une solution quelconque pour régler vous-mêmes le problème.

En période de restriction, comme celle que nous traversons, quand le gouvernement se voit contraint d'envisager des coupures dans toutes sortes de domaines, comme l'assurance-chômage et les pensions, ce qui dérange énormément le président de notre Comité, qui s'est d'ailleurs exprimé de façon si éloquente devant la Chambre hier et qui a fait si bonne impression à la télévision hier soir, il y a lieu de s'interroger... Il peut donc arriver que nous allions chercher dans ces programmes les sommes additionnelles dont vous avez besoin

[Texte]

I guess what I am asking, I am sure on behalf of all committee members, is what you are doing to deal with the deficit. How do you intend to deal with it? In addition to meeting your deficit, you obviously have a five-year capital plan somewhere in your back pocket which you would like to meet and has to be met. Where are you going to get the funds for it?

We have to cover the deficit year after year. Where do you intend to get the funds for it? Has the government agreed to simply write a cheque to cover whatever losses pile up? What direction are you and management giving this Crown corporation to see a reversal in the kind of loss trend which has now been established?

I understand you are a victim of circumstances. I simply want to know what you are going to do about it. You have probably not heard a Liberal talk this way for a long time.

M. Matte: Dans le but de diminuer notre déficit, nous avons déjà pris des mesures en vue de réduire le personnel. On a un centre d'affectations à Québec, on en a un à Montréal et on a le système d'embarquement des pilotes aux Escoumains.

• 1015

Au cours de l'année 1986, on a diminué notre personnel à Québec de trois personnes sur onze. De onze que nous étions, nous sommes maintenant huit. Au centre d'affectations de Montréal, nous avons trois personnes de moins. À l'Administration même, nous avons une personne de moins, ce qui va diminuer les dépenses administratives de l'année 1987.

The Chairman: Just to clarify, you started to give us the reduction, and I thought perhaps it would help if it was the same type of comparison. At Quebec, you went from 11 down 3 to 8. What was the situation in Montreal? What did you start with, what did you reduce, and what do you have left? The same thing for Les Escoumains.

M. Matte: Aux Escoumains, nous en avons 15. Nous avons changé notre genre d'opération aux Escoumains. Il y a deux ou trois ans, nous avons acheté un bateau léger et on peut conduire ce bateau léger durant l'été avec deux personnes à bord. Durant l'hiver, il faut changer de navire, et il faut alors qu'il y ait trois personnes à bord. Aux Escoumains, donc, nous avons 1.5 personne-année de moins sur 15.

Au centre d'affectations de Montréal, nous en avons 16, et nous en avons maintenant 3 de moins. À l'Administration, nous en avons 20, et nous en avons maintenant 19. Ce personnel comprend le président, le vice-président et les autres membres.

The Chairman: Mr. Benjamin, do you have a supplementary?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, looking at the same page 5, on the third last line you have a line that reads "number of assignments". I have taken the number of assignments, 24,515 for 1985, and divided it into your pilotage charges, \$22,078

[Traduction]

pour combler votre déficit, qui s'accroît sans cesse, ou que vous deviez tenter d'y arriver par vos propres moyens.

En somme, ce que je veux savoir, comme tous mes collègues, sans doute, c'est ce que vous faites pour diminuer le déficit. Comment pensez-vous y arriver? En plus de vouloir régler votre déficit, vous avez sûrement quelque part un plan quinquennal d'investissements, que vous voudriez bien appliquer, et qui doit d'ailleurs l'être. Où allez-vous trouver l'argent nécessaire pour ces investissements?

Nous devons combler les déficits qui s'accumulent d'année en année. Où pensez-vous dénicher l'argent qu'il vous faut pour ces investissements? Le gouvernement a-t-il tout bonnement accepté de régler la note? Quelle orientation avez-vous donné à vos activités pour redresser la situation de cette société d'État?

Je comprends que vous êtes victimes des circonstances, mais je veux connaître vos intentions. Il y a probablement fort longtemps que vous avez entendu un libéral s'exprimer ainsi.

Mr. Matte: One of the steps we have taken toward reducing our deficit is to reduce our personnel. We have an assignment centre in Quebec City, one in Montreal as well as a pilot boarding system at Les Escoumains.

In 1986, at our Quebec assignment centre, we reduced our staff of eleven by three, and there are now eight employees. The staff at the Montreal assignment centre, was reduced by three, and at the Authority's headquarters, by one. These measures will reduce our 1987 administrative expenses.

Le président: Pour plus de clarté, vous avez commencé par nous donner le chiffre de la réduction et je pense qu'il serait peut-être utile de procéder de la même façon pour les trois endroits. À Québec, il y avait 11 employés, 3 sont partis, et il reste maintenant 8 employés. Et à Montréal? Combien y avait-il d'employés, combien sont partis, et combien en reste-t-il? Et qu'en est-il pour Les Escoumains.

Mr. Matte: We have 15 employees at Les Escoumains, here, we have changed our operating methods. Two or three years ago, we purchased a light boat. This boat is used during the summer months and needs only two people on board. During the winter, we use another boat and we must have three people on board. This has enabled us to reduce our 15 person-years by 1.5.

At our Montreal assignment centre, we reduce our staff of 16 by 3. At headquarters, we have gone from 20 down to 19. Included in headquarters' staff are the chairman, the vice-chairman and the other board members.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez une question additionnelle à poser?

M. Benjamin: Monsieur le président, à partir des chiffres indiqués à la rubrique «nombre d'affectations» des statistiques, toujours à la page 5, je me suis livré à un petit calcul. J'ai divisé les revenus provenant des droits de pilotage, soit 22,078

[Text]

million. That worked out to an average of \$500 per assignment. Then I have taken 1981; 31,722 assignments, divided that into your 1981 revenues of \$20.479 million. It works out to \$652 per assignment. To me that means the costs per assignment have gone down by \$152 between 1981 and 1985. Is that a proper way of measuring?

M. Matte: C'est une façon de mesurer les coûts par affectation. C'est difficile étant donné que nous avons trois circonscriptions différentes l'une de l'autre. Dans le port de Montréal, les pilotes sont nos employés. Dans la circonscription n° 1, deux groupes de pilotes font le pilotage entre Québec et Trois-Rivières et entre Trois-Rivières et Montréal, et il y a un autre groupe qui fait le pilotage entre Les Escoumains et Québec. Entre Québec et Les Escoumains, le pilotage se fait en moyenne en neuf heures ou neuf heures et demie. Entre Trois-Rivières et Québec, il faut six heures et demie. Entre Trois-Rivières et Montréal, il faut encore six heures et demie.

Mr. Benjamin: In total, the cost to the shippers per assignment has gone down in that five years, from \$652 per assignment to \$500. Is that not the average right through the piece—Montreal, the river itself, and Quebec City.

• 1020

Mr. Matte: For the whole operation of the LPA, as far as the number of assignments is concerned and also the total costs for the pilots, I think you are right.

Mr. Benjamin: How many pilots do you have—Montreal, and then District No. 1, is it?

Mr. Matte: In the harbour of Montreal we had 16 pilots in 1981; now we are down to 15 pilots, and we will have 14 pilots next year. Those pilots are employees, so that means we will have a direct reduction in cost.

Mr. Benjamin: They are employees of the Montreal Harbour Commission, I take it.

Mr. Matte: Yes. Between Montreal and Quebec they are contractors.

The Chairman: How many?

Mr. Matte: Between Three Rivers and Montreal, we have 67, and between Three Rivers and Quebec, we have 66—for a total of 133 for this part of the river.

Mr. Benjamin: Is that presently 133, for 1985?

Mr. Matte: Yes.

Mr. Benjamin: What did you have in 1981?

Mr. Matte: In 1981, we had 132, and in 1983, we had 138.

Mr. Benjamin: What do you project for next year?

Mr. Matte: We project 132.

Mr. Benjamin: Then there is another group in Quebec?

[Translation]

millions de dollars par le nombre des affectations en 1985, soit 24,515. J'ai abouti à une moyenne de 500\$ par affectation. J'ai fait le même calcul avec les chiffres de l'exercice 1981. Cela m'a donné une moyenne de 652\$ par affectation. Cela veut donc dire que le coût moyen par affectation a diminué de 152\$ entre 1981 et 1985. Est-ce une bonne façon de mesurer les coûts?

Mr. Matte: That is one way of determining the costs per assignment. It is a difficult thing to do since each of the three districts is quite different. At the Montreal Harbour, we use our own employees. In District No. 1, two groups of pilots ensure pilotage services between Quebec and Three Rivers and between Three Rivers and Montreal. Another group of pilots ensures pilotage services between Les Escoumains and Quebec. Piloting the stretch between Quebec City and Les Escoumains takes anywhere from nine to nine and a half hours. It takes six and a half hours to travel between Quebec City and Three Rivers, and another six and a half hours to reach Montreal from there.

M. Benjamin: Dans l'ensemble, le coût a diminué pour les transporteurs au cours des cinq dernières années. L'affectation qui leur coûtait 652\$, en 1981, leur coûtait 500\$, en 1985. Cela ne correspond-il pas à la moyenne de ce qu'il en coûte pour descendre de Montréal à Québec?

M. Matte: Pour ce qui est du nombre d'affectations et du coût total pour les pilotes, en ce qui a trait à la zone desservie par l'APL, je crois que c'est juste.

M. Benjamin: Combien de pilotes avez-vous—à Montréal, et dans la zone n° 1, n'est-ce pas?

M. Matte: Au port de Montréal, nous avons 16 pilotes en 1981; nous en avons aujourd'hui 15, et nous en aurons 14 l'année prochaine. Ces pilotes sont nos employés, ce qui signifie que nos frais diminueront d'autant.

M. Benjamin: Ce sont des employés de la Commission du port de Montréal, n'est-ce pas?

M. Matte: Oui. Entre Montréal et Québec, ce sont des entrepreneurs.

Le président: Et combien y en a-t-il?

M. Matte: Entre Trois-Rivières et Montréal, il y a 67 pilotes, et de Trois-Rivières à Québec, il y en a 66—ce qui fait 133 pilotes en tout pour cette partie du fleuve.

M. Benjamin: Il y avait 133 pilotes en 1985?

M. Matte: Oui.

M. Benjamin: Combien y avait-il de pilotes en 1981?

M. Matte: En 1981, nous en avions 132, et en 1983, nous avions 138 pilotes.

M. Benjamin: Que prévoyez-vous pour l'année prochaine?

M. Matte: Nous prévoyons avoir 132 pilotes à notre service.

M. Benjamin: Et vous en avez encore un certain nombre à Québec?

[Texte]

Mr. Matte: Between Quebec and Les Escoumains, we have 88 this year. We had 91 in 1981, and we forecast 83 for next year.

Mr. Benjamin: That is good.

Mr. Matte: As I told you before, the pilots in District No. 1 and in District No. 2, are contractors. The number of pilots has nothing to do with the tariff because the tariff is based on a trip basis.

Mr. Benjamin: In grand total then, you had 239 altogether for the whole route in 1981, you are down to 236 at the end of 1985, and for 1987 you will be down to 229. That has been relatively stable in that first five years, and yet your drop in traffic has been fairly significant has it not? Your number of assignments for example are down by 2,600 between 1984 and 1985.

M. Matte: Pour expliquer le nombre de pilotes, il faudrait que je vous parle de l'apprentissage des pilotes. De plus, les mises à pied sont pratiquement impossibles, parce que lorsqu'un pilote a son brevet, on ne peut pas le lui enlever très facilement.

Il faut trois ans pour faire l'apprentissage du pilotage sur le Saint-Laurent. Dans les années 80, le trafic était en constante augmentation, et nous avons alors embauché des apprentis. Ils ont fait leur apprentissage et ils ont obtenu leur brevet en 1983, 1984 ou 1985. Donc, au cours de ces années-là, le trafic était assez important; nous avons dû embaucher des apprentis et nous avons été obligés, de par la loi, de leur émettre des brevets.

Mr. Benjamin: The number of pilots is not really the point, then. You might have the same number of pilots; but if traffic were down, there would be a lot more of them not working full time.

Mr. Belsher: If they are by contract, do they get paid anyway if they are working or not working?

Mr. Matte: They are paid on a trip basis. If they are working, they are paid; if they are not working, they are not paid.

• 1025

Mr. Belsher: That is Mr. Benjamin's point. There are fewer assignments and yet the costs are still rising.

Mr. Benjamin: No, the cost of assignments has gone down. That is what I cannot figure out. In 1981 it was \$652 per assignment; in 1985 it was \$500 per assignment. If you average it through the whole piece—

Mr. Belsher: But the honoraria have gone up in total.

Mr. Benjamin: Yes, but the traffic has gone down. The assignments have gone down by 2,600. The cost per assignment has gone down by \$152 between 1981 and 1985.

The Chairman: Assuming your math is correct, I do not know—

[Traduction]

M. Matte: Entre Québec et Les Escoumains, nous avons 88 pilotes cette année. Nous en avions 91 en 1981, et nous prévoyons qu'il nous en restera 83 l'année prochaine.

M. Benjamin: C'est très bien.

M. Matte: Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nos pilotes de la zone n° 1 et de la zone n° 2 sont des entrepreneurs. Le nombre de pilotes n'affecte en rien le coût parce que ces pilotes sont rémunérés à la pièce.

M. Benjamin: Sur tout le parcours, vous aviez donc 239 pilotes, en 1981, 236 pilotes, à la fin de 1985, et, en 1987, vous prévoyez qu'il vous restera 229 pilotes. Malgré la diminution plutôt importante qu'il y a eu dans le trafic, ça n'a pas tellement bougé de 1981 à 1985, n'est-ce pas? Par exemple, vous avez eu 2,600 affectations de moins en 1984 qu'en 1985.

Mr. Matte: In order for you to better understand why the number of pilots is high, I should give you some information concerning the circumstances surrounding their training. I would also like to point out that lay-offs are almost impossible because once a pilot has his licence, it cannot easily be revoked.

It takes three years of training to learn how to pilot the St. Lawrence River. In the early 1980s, traffic was on the increase and, this being the case, we hired trainees. In 1983, 1984 and 1985, they finished their training and were given their licence. During those years then, traffic was quite heavy; we had no choice but to hire more trainees and were required by law to issue them licences.

M. Benjamin: Le nombre de pilotes n'a pas tellement d'importance. Vous pourriez toujours avoir le même nombre de pilotes, mais si le trafic diminuait, il y en aurait sûrement bien davantage qui ne travailleraient pas à plein temps.

M. Belsher: Les pilotes indépendants dont vous retenez les services sont-ils payés quoi qu'il arrive, qu'ils travaillent ou qu'ils ne travaillent pas?

M. Matte: Ces pilotes sont rémunérés à la pièce. Quand ils travaillent, ils sont payés, quand ils ne travaillent pas, ils ne le sont pas.

M. Belsher: Cela nous ramène à ce que M. Benjamin disait tout à l'heure. Il y a moins d'affectations, et pourtant, les frais continuent de grimper.

M. Benjamin: Non, le coût des affectations a diminué. C'est justement ce que je ne comprends pas. En 1981, les affectations coûtaient en moyenne 652\$, et, en 1985, elles ne coûtaient plus que 500\$. Si vous faites la moyenne...

M. Belsher: Mais les honoraires ont grimpé au total.

M. Benjamin: Oui, mais le trafic a diminué. Il y a eu 2,600 affectations de moins, et le coût moyen des affectations a reculé de 152\$ entre 1981 et 1985.

Le président: En supposant que vos calculs soient justes, je ne sais pas...

[Text]

Mr. Benjamin: I divided it like we used to in school.

The Chairman: Perhaps that is the problem.

Mr. Belsher: Between 1981 and 1985 the total honoraria went up by 10%. It does not wash. There is something—

Mr. Benjamin: I am trying to sort this out. The cost per assignment has gone down and yet pilotage fees are higher—

Mr. Belsher: Could we get an explanation of that? I think we will need a written explanation, Mr. Chairman.

The Chairman: Can you put that question very directly? I was going to call Mr. Taylor, who has been sitting here very patiently, and then Mr. Belsher. Mr. Benjamin, would you put that question forth because it is the nub bothering members?

Mr. Benjamin: I think the cost per assignment is an indicator. I know it is a very broad way to measure it, but I think the cost per assignment is something you should take some credit for if my calculations are correct. How do you account for this? What is the reason for the drop in cost per assignment? Is it accounted for because, while traffic is down, your fees have gone up in that five years? No, that would not account for it. If you charged more fees, how did the cost per assignment go down?

M. Matte: Notre tarif est basé sur la grosseur du navire. Il y a moins d'affectations, mais les navires sont plus gros. Au niveau des tarifs, la diminution du nombre d'affectations est donc contrebalancée par l'augmentation de la grosseur des navires. Entre Québec et Montréal, pour calculer le tarif donné aux pilotes, on mesurait la grosseur du navire et, de plus, on payait un tarif spécial pour les navires ayant un tirant d'eau de plus de 30 pieds. Ce tarif supplémentaire que l'on payait aux pilotes était une façon pour l'Administration de demander aux pilotes de conduire jusqu'à Montréal des navires ayant des tirants d'eau de plus en plus profonds. Les navires, entre autres ceux de la compagnie CAST, les derniers porte-conteneurs à venir à Montréal, sont des navires à fort tirant d'eau. Ce sont des navires qui ne venaient pas en 1981, et ils voyagent sur le Saint-Laurent environ une fois par semaine. Il y a aussi les gros navires de *Canada Line Ltd.* qui ne venaient pas au début des années 80.

Il s'agit là d'un élément de productivité qui n'est pas mesurable par le nombre d'affectations, mais par le nombre d'unités et le tirant d'eau de ces navires-là. Comme je vous le disais, il est difficile de prendre le nombre d'affectations et de le diviser par le montant.

The Chairman: Mr. Matte, I have in front of me a study of the Canadian Transportation Commission of marine pilotage in eastern Canada of June 1986. This is not the study of the 51 days which was on the application to increase rates, as I understand it. This was something else, a synthesis of economic issues arising out of recent CTC tariff investigations.

[Translation]

M. Benjamin: J'ai divisé comme nous le faisons à l'école.

Le président: C'est peut-être de là que vient tout le problème.

M. Belsher: Entre 1981 et 1985, les honoraires ont augmenté de 10 p. 100. Ça ne va pas. Il y a quelque chose qui cloche.

M. Benjamin: C'est ce que j'essaie de comprendre. Le coût moyen des affectations a diminué tandis que les revenus tirés des droits de pilotage ont augmenté.

M. Belsher: Est-ce que quelqu'un pourrait nous démêler tout cela? Je crois que nous allons avoir besoin d'une explication écrite, monsieur le président.

Le président: Pouvez-vous formuler cette question de façon très précise? J'étais sur le point de passer la parole à M. Taylor, qui a été très patient, et à M. Belsher ensuite. Monsieur Benjamin, pourriez-vous reformuler votre question car elle intrigue les membres du Comité?

M. Benjamin: Je pense que le coût moyen des affectations est un indicateur. Malgré que ce soit une façon très large de mesurer votre performance, je crois que le coût moyen des affectations est tout en votre faveur, si mes calculs sont justes. À quoi attribuez-vous cette diminution. Est-ce parce que les droits ont augmenté pendant ces cinq années tandis que le trafic diminuait? Non, c'est impossible. Si vos droits avaient augmenté, comment le coût moyen des affectations aurait-il pu descendre?

Mr. Matte: Our tariff is based on the size of the ship. The number of assignments has decreased, but the size of ships has increased. Therefore, the drop in assignments is offset by the higher tariffs charged for these larger ships. When calculating the pilots' fees for the district between Quebec City and Montreal, we took the size of the ships into consideration and even established special fees for the piloting of ships with a draft of more than 30 feet. These special fees were the Authority's way of encouraging pilots to take bigger and bigger ships into Montreal. We are now seeing more ships with a very deep draft, amongst others the container-ships owned by CAST, the most recent of their kind to come to Montreal. These kinds of ships did not travel on the St. Lawrence in 1981 but now we see them about once a week. We also see the big ships owned by Canada Line Ltd., which was not the case in the early 1980s.

This is an element that cannot be measured in terms of the number of assignments, but rather in terms of the number of ships and of their draft. As I said earlier, it is difficult to simply divide the amount by the number of assignments.

Le président: Monsieur Matte, j'ai devant moi le rapport d'une étude effectuée par la Commission canadienne des transports sur le pilotage maritime dans l'est du Canada, daté de juin 1986. Il ne s'agit pas de l'étude de la demande d'augmentation des tarifs qui a duré 51 jours, si je comprends bien. C'est en réalité une synthèse de questions économiques qui

[Texte]

On page 4 of this report of the CTC, paragraph 18, in terms of the question in effect posed by Mr. Benjamin, as I understand it, it says this. I would like you to listen to this. Do you have it before you?

• 1030

Mr. Matte: Yes.

The Chairman: I would like you to listen to it and then I would like to have your response. I will read the paragraph for members, paragraph 18 on page 4:

However it is the overall total cost of retaining pilots which bears examination. Total pilot costs reflect the number of pilots receiving remuneration and the average cost per pilot. Management of the Authority plays the essential role of establishing the number of pilots, negotiating the terms of remuneration and deploying pilots to effect the overall pilotage service. An overall measure of cost efficiency can be obtained by considering unit cost: average cost per assignment. The combined effect of the increases in average cost per pilot (as defined above) and the decrease in pilot workload (using the number of assignments per active pilot) has resulted in very large increases in pilot cost per assignment. The cumulative impact of these two variables during the 5-year 1980-1985 period resulted in increases in pilot cost per assignment in the order of 102% for the GLPA,

—that is the Great Lakes Pilot Authority:

75% for LPA

—your Authority:

and 61% for the APA

—the Atlantic Pilotage Authority:

The magnitude of these increases clearly indicates a problem of cost control or lack of it.

I think this is what we are on here, and I would like your response to the comment from the study of the CTC. Is it a valid comment?

M. Matte: Dans le cas de l'Administration de pilotage des Laurentides, l'augmentation de 75 p. 100 entre 1980 et 1985 s'explique par deux facteurs.

Entre 1980 et 1985, il y a eu une augmentation de 57.9 p. 100 du tarif que l'on paie aux pilotes dans le district de Montréal, c'est-à-dire entre Montréal et Québec. Dans le cas des pilotes de Québec aux Escoumains, l'augmentation a été de 57 p. 100. La différence entre ces pourcentages-là et 75 p. 100 reflète la productivité de la formule de pilotage. Comme je l'ai expliqué, la formule dépend de la grosseur des navires et du tirant d'eau. En général, les navires sont plus gros qu'en 1980, et c'est ce qui explique la différence entre 75 p. 100 et 57 p. 100.

The Chairman: Thank you. Mr. Taylor.

[Traduction]

sont ressorties à l'occasion d'enquêtes récentes de la CCT sur les tarifs.

Au 18^e paragraphe, à la page 4 de ce rapport de la CCT, on dit ceci—et cela se rattache directement à la question de M. Benjamin. Je vais vous lire ce que l'on dit dans le rapport. Avez-vous trouvé?

M. Matte: Oui.

Le président: Je voudrais donc vous lire ce que l'on dit dans le rapport, et que vous me donniez ensuite votre réaction. On dit à peu près ceci:

Toutefois, c'est le coût global des services de pilotage qu'il vaut la peine d'examiner. Ce coût reflète le nombre de pilotes qui reçoivent une rémunération et le coût moyen par pilote. C'est à la direction de l'Administration que revient le rôle principal de décider du nombre des pilotes, de négocier les conditions de leur rémunération et de les répartir en fonction des services à assurer. Pour mesurer l'efficacité, on peut partir du coût unitaire: le coût moyen par affectation. L'effet combiné des augmentations du coût moyen par pilote et de la diminution de la charge de travail de chacun (déterminée à l'aide du nombre d'affectations par pilote actif) a entraîné de très importantes augmentations du coût par pilote pour chaque affectation. L'effet cumulatif de ces deux variables, de 1980 à 1985, a entraîné des augmentations de l'ordre de 102 p. 100 pour l'Administration de pilotage des Grands lacs, de 75 p. 100 pour l'Administration de pilotage des Laurentides, et de 61 p. 100 pour celle de l'Atlantique. L'importance de ces augmentations dénote clairement un problème dans le contrôle des coûts ou l'absence totale de contrôle.

Je crois que c'est bien de cela que nous discutons et je voudrais connaître votre réaction à cette observation tirée de l'étude de la CCT. Est-elle juste?

Mr. Matte: The 75% increase in pilot costs per assignment for the Laurentian Pilotage Authority between 1980 and 1985 is due to two things.

Between 1980 and 1985, pilots' fees for the Montreal district, the district between Montreal and Quebec City, went up by 57.9%. As for the district between Quebec City and Les Escoumains, pilots' fees increased by 57%. The difference between these percentages and the 75% reflects the return of the new pilotage charges formula. As explained earlier, charges are established according to the size and draft of the ships. Generally speaking, ships are now bigger than they were in 1980 and that is where the difference between the 75% and the 57% stems from.

Le président: Merci. Monsieur Taylor.

[Text]

Mr. Taylor: I have two or three general questions before I deal with some specific ones. Does the Authority set the charges per boat?

Mr. Matte: What do you mean?

Mr. Taylor: Does your Authority decide how much each ship pays?

M. Matte: Oui. Nous publions un tarif. On peut en appeler de ce tarif devant la Commission canadienne des transports. Une fois les jugements rendus, le tarif est approuvé par le gouverneur en conseil.

C'est donc l'Administration qui publie les tarifs, qui les établit et les propose.

Mr. Taylor: Has there been an appeal of any of these rates in the last four or five years?

M. Matte: Ah, oui! On en a appelé des tarifs à plusieurs reprises. Nous avons publié le dernier tarif le 29 janvier 1985. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la dernière augmentation remontait au 21 novembre 1983. Au mois de janvier 1985, nous avons publié un tarif, et on est allé en appel devant la Commission canadienne des transports. En 1985, la Commission canadienne des transports a tenu une enquête sur ces tarifs-là, car la *Dominion Marine Association*, la *Shipping Federation of Canada* et les corporations de pilotes de Montréal et de Québec en avaient appelé. Également, l'Association des navires du Saint-Laurent et Ports Canada en avaient appelé. Donc, plusieurs organismes en avaient appelé du tarif devant la Commission canadienne des transports.

• 1035

Mr. Taylor: The CTC centre is okay.

M. Matte: Ils ont fait une enquête et rendu une décision. Le tarif que nous avions proposé n'avait pas été accepté dans son ensemble. Ils nous ont donc proposé une nouvelle formule. Cette nouvelle formule diffère un peu de la formule que nous avions antérieurement, mais elle est toujours basée sur la grosseur des navires.

Mr. Taylor: Was it more or less?

M. Matte: C'est différent.

Mr. Taylor: Yes, but was it bringing in more revenue or less revenue?

M. Matte: On va avoir plus de revenus, parce qu'ils nous ont accordé une augmentation de 9.2 p. 100.

The total increase was 9.2%.

Mr. Taylor: So your rate was too low?

Mr. Matte: Our rate was too low, yes.

Mr. Taylor: Is that the rate you are charging now, the one that was approved by CTC?

Mr. Matte: Yes, this came into effect on September 26 of this year.

Mr. Taylor: So they will be paying more from now on.

[Translation]

M. Taylor: J'aurais deux ou trois questions d'ordre général à poser avant de passer aux quelques questions plus spécifiques que j'ai en tête. Est-ce l'Administration qui établit les droits?

M. Matte: Que voulez-vous dire?

M. Taylor: Est-ce votre Administration qui décide combien chaque navire devra payer?

Mr. Matte: Yes. We publish the tariffs. Appeals of these tariffs can be filed with the Canadian Transport Commission. Once the decisions have been made, the new tariffs are approved by the Governor in council.

The Authority suggests, publishes and establishes the tariffs.

M. Taylor: Y a-t-il eu des appels dans les quatre ou cinq dernières années?

Mr. Matte: Oh yes, and on more than one occasion. The most recent tariff was published on January 29, 1985. As I mentioned earlier, the tariff had not been increased since November 21, 1983. And so, in January of 1985, we published a new tariff, and appeals were filed with the Canadian Transport Commission. The Commission investigated the proposed tariffs. Appeals had been filed by the Dominion Marine Association, the Shipping Federation of Canada and by both the Montreal and the Quebec pilots' corporations. The *Association des navires du Saint-Laurent* and Ports of Canada also filed appeals. Several organizations filed appeals of the tariff with the Canadian Transport Commission.

M. Taylor: On fait du bon travail au centre de la CCT.

Mr. Matte: The CTC investigated the situation and made a decision. The tariff formula we had proposed was not retained and the CTC came up with a new formula. This new formula is slightly different from the one we had been using before but is also based on the size of the ships.

M. Taylor: Vous rapporte-t-elle davantage?

Mr. Matte: It is different.

M. Taylor: Oui, mais cette nouvelle formule vous rapporte-t-elle davantage que l'ancienne?

Mr. Matte: Our revenues will be higher because the CTC included a 9.2% rate increase.

L'augmentation totale a été de 9,2 p. 100.

M. Taylor: Votre tarif était donc trop bas?

M. Matte: Oui, en effet.

M. Taylor: Et quel tarif appliquez-vous aujourd'hui, celui qu'a approuvé la CCT?

M. Matte: Oui. Il est entré en vigueur le 26 septembre.

M. Taylor: Les armateurs paient donc des droits plus élevés depuis septembre.

[Texte]

Mr. Matte: Yes, but, as you noticed, the tariff came into effect 20 months after we published the tariff in January 1985.

Mr. Taylor: Yes, but during those 20 months they were on the lower rate.

Mr. Matte: This is why also we are in the hole and in the red of this \$2 million there.

Mr. Taylor: One other question. Does the Authority do all the hiring?

Mr. Matte: Pardon me?

Mr. Taylor: Do you decide how many pilots, how many workers, how many labourers; do you hire them?

M. Matte: Selon la loi, les corporations de pilotes avec lesquelles on signe des contrats doivent voir à l'apprentissage des pilotes. Quant au nombre de pilotes, il est déterminé par un règlement de l'Administration.

Mr. Taylor: Once they get their licence, does that mean they are going to work forever whether there is work or not? You said you could not fire—

M. Matte: C'est cela. Lorsque les pilotes obtiennent leur brevet de pilote, ils demeurent pilotes pour le reste de leurs jours s'ils remplissent les conditions, c'est-à-dire s'ils font le nombre de voyages exigé par le règlement.

Mr. Taylor: Yes, but surely it does not mean they are going to work for the rest of their life?

Mr. Matte: Oh, no.

Mr. Taylor: I mean, if I get a licence as a school teacher, then I would have to get a job. I do not have automatic hiring after that. Why is it they cannot be fired? You said you could not lay them off.

M. Matte: C'est parce que les pilotes sont membres de leur corporation. L'Administration a un contrat avec la corporation. On n'a pas de lien direct avec les pilotes des deux grandes corporations.

Les pilotes du port de Montréal sont nos propres employés et nous avons signé une convention collective avec eux. La convention collective pourrait prévoir des mises à pied. Notre actuelle convention collective avec les pilotes du port de Montréal est le résultat d'un arbitrage qui a eu lieu en 1975. Cet arbitrage avait été recommandé par le ministre des Transports de l'époque, et son résultat devait obligatoirement être mis en application. Lorsque l'arbitre a écrit la convention collective, il a accordé la sécurité d'emploi aux pilotes du port de Montréal. Ce sont les seuls sur lesquels on pourrait avoir un contrôle, mais selon la convention collective actuelle, leur emploi leur est assuré. Actuellement, nous sommes en train de négocier. Comme je l'ai dit tout à l'heure, on prévoit 14 pilotes pour l'année 1987. Le nombre prévu au règlement est de 18, mais nous allons modifier ce règlement pour abaisser le nombre à 14. Le contrat se termine le 31 décembre 1986 et, au cours de nos négociations, nous allons essayer de faire rayer cette clause de sécurité d'emploi. Encore une fois, ce sont les

[Traduction]

M. Matte: Oui, mais comme vous l'avez remarqué, le tarif n'est entré en vigueur que 20 mois après que nous l'ayons publié en janvier 1985.

M. Taylor: Oui, mais pendant ces 20 mois, les armateurs profitaient encore de l'ancien tarif.

M. Matte: C'est aussi ce qui explique la perte de 2 millions de dollars dans les droits de pilotage que nous avons perçus.

M. Taylor: Une autre question d'ordre général. Est-ce l'administration qui embauche elle-même?

M. Matte: Pardon?

M. Taylor: Est-ce vous qui décidez du nombre de pilotes, du nombre de travailleurs et du nombre de manoeuvres? Est-ce vous qui les embauchez?

Mr. Matte: The Act stipulates that the pilots' corporations with which we do business must see to the training of pilots. The number of pilots is stipulated in one of the Authority's Regulations.

M. Taylor: Une fois qu'un pilote a obtenu son brevet, cela veut-il dire qu'il aura toujours un emploi, qu'il y ait du travail ou non? Vous avez dit tout à l'heure que les mises à pied...

Mr. Matte: That is right. Once a pilot obtains his licence he remains a pilot for the rest of his life, that is if he satisfies the conditions set out in the regulations, if he makes the required number of trips, to be precise.

M. Taylor: Oui, mais cela ne leur donne sûrement pas une garantie d'emploi pour le reste de leurs jours?

M. Matte: Oh non!

M. Taylor: Même si je décroche mon brevet d'enseignement, il faut encore que je dénêche un emploi. Mon brevet ne me donne pas automatiquement droit à un emploi. Pourquoi les pilotes ne peuvent-ils être remerciés de leurs services? Vous avez dit tout à l'heure que vous ne pouviez les mettre à pied.

Mr. Matte: We cannot lay them off because they are member of their own corporations. The Authority signs contracts with the corporations. We do not deal directly with the corporations' pilots.

The Montreal Harbor pilots are our employees and have a collective bargaining agreement. Provisions for lay-offs could be made in the bargaining agreement. Our pilots collective bargaining agreement was established through arbitration in 1975. The minister of Transport of the time had recommended we go to arbitration to settle our dispute, and the arbitrator's decisions were to be binding. In his decision, the arbitrator gave the Montreal Harbour pilots job security. Their jobs are the only ones ever which we could have any control, but they are protected by their present contract. We have already started negotiations. As I said earlier, we intend to bring the number of pilots down to 14 by 1987. Our regulations provide for 18 pilots, but we are going to change the regulation and bring the number down to 14. The pilots' contract expires December 31st 1986 and we will try to have the job security clause eliminated during our negotiations. But I reiterate, these are the only pilots with whom we deal directly. Their

[Text]

seuls pilotes avec lesquels on a un lien direct. C'est seulement dans leur cas que nos dépenses sont directement affectées par les salaires et les avantages sociaux.

• 1040

Mr. Taylor: So actually, once they get the licence they are going to get a cheque forever.

Mr. Matte: Yes.

The Chairman: What is the pay? Is there an average? You have averages in the charges. What does a pilot receive? Is there a difference between an employee and a contract pilot?

Mr. Taylor: It is the employee I was referring to.

M. Matte: Les pilotes du port de Montréal, qui sont nos employés, reçoivent un salaire de 59,600\$, si j'ai bonne mémoire. Il est entendu qu'à ce montant-là, il faut ajouter toutes les dépenses reliées aux avantages sociaux et au temps supplémentaire. Le coût moyen d'un pilote du port de Montréal est d'environ 80,000\$.

Mr. Taylor: Let me interrupt for a moment. Is that whether they work or not?

Mr. Matte: The pilots in the harbour have to work. They are on duty—three days on and three days off.

Mr. Taylor: But you said the traffic was down.

Mr. Matte: Oh, yes. The traffic—

Mr. Taylor: So what do they work at?

Mr. Matte: In 1981, in the harbour of Montreal we had 16 pilots; now we are down to 14. And if it is possible in 1987, we will try to get down to 12.

The Chairman: But to answer Mr. Taylor's question—and there is a distinction, I understand, between the employees and/or contract pilots—but in terms of the employees, regardless of what they do, as I understand your evidence, they get paid the figure you gave, the pay averaging \$59,000 or the cost of \$80,000 per employee. Is that correct?

Mr. Matte: That is right.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, that is only in Montreal.

The Chairman: I understand it is only in Montreal; we are talking about the employees. Mr. Taylor—

Mr. Taylor: I want to pursue that particular point.

The Chairman: I just wanted to clarify. Sorry, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: The \$59,000 you pay—they get that per year whether they work one day or five days a week. They get that salary.

[Translation]

salaries and fringe benefits are the only ones that directly affect our expenses.

M. Taylor: Donc, quand un pilote a son brevet, son avenir est assuré?

M. Matte: Oui.

Le président: Et combien gagne-t-il? Avez-vous établi une moyenne? Vous en avez bien pour les droits. Combien touche un pilote? Quelle différence y a-t-il entre la rémunération du pilote employé chez vous et celle du pilote dont vous achetez les services?

M. Taylor: C'est de l'employé que je parlais.

Mr. Matte: If I remember correctly, Montreal Harbour pilots receive \$59,600 a year. Of course, fringe benefits and overtime have to be added on to that amount. Our average cost per pilot works out to approximately \$80,000.

M. Taylor: Permettez-moi de vous interrompre un instant. Est-ce le salaire qu'il touche, qu'il travaille ou non?

M. Matte: Les pilotes du port de Montréal n'ont pas le choix. Ils sont de service pendant trois jours et trois jours en congé, et ainsi de suite.

M. Taylor: Mais vous avez dit que le trafic était faible.

M. Matte: Oui. Le trafic . . .

M. Taylor: Donc, que font-ils?

M. Matte: Au port de Montréal, en 1981, nous avions 16 pilotes; nous en avons maintenant 14. Dans la mesure du possible, nous essaierons encore d'en réduire le nombre à 12 en 1987.

Le président: Mais pour répondre à la question de M. Taylor—je comprends qu'il y a une différence entre les pilotes qui sont vos employés et ceux dont vous achetez les services—mais pour ce qui est des employés, si je comprends bien, la moyenne des traitements est de l'ordre de 59,000\$ ou de 80,000\$, si l'on ajoute les avantages sociaux et les coûts connexes, et ce, sans égard à ce qu'ils font vraiment. Cela est-il juste?

M. Matte: C'est juste, oui.

M. Belsher: Monsieur le président, cela ne vaut que pour les pilotes de Montréal.

Le président: Oui, évidemment, car ce ne sont que les pilotes du port de Montréal qui sont employés. Monsieur Taylor . . .

M. Taylor: C'est justement là-dessus que je veux poursuivre.

Le président: C'était seulement pour apporter une précision, monsieur Taylor. Je m'excuse.

M. Taylor: Les 59,000\$ dont nous parlons—c'est le traitement que reçoit annuellement un pilote, qu'il travaille un jour ou cinq jours par semaine. C'est la rémunération qu'il touche.

[Texte]

Mr. Matte: Yes. They get the same salary. But when you say one day or five days, the number of assignments in 1985 is less than the number of assignments in 1981. But between one day and five days, there is a difference there. You see, in 1986 we forecast what the number of assignments in the harbour will be. If the number of assignments in December 1986 is about the same number of assignments that we had in 1985, we will have more assignments in 1986 as compared to 1985. But they are three days on, three days off, and if they make one assignment they get their salary.

The Chairman: I am butting in again, but whether the assignments are up or down for the employees, the salary stays the same. That is the point, is it not?

Mr. Matte: Yes.

Mr. Taylor: They stay on the payroll. It sounds like a family compact instead of a business.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, as a supplementary, and picking up on that, what percentage would be from Montreal and what would be to the contractors, the other two segments? We have 1984 and 1985 figures on page 10. What percentage of that is Montreal, so that we can compare 1984 to 1985? And then the other contractors, the other two segments between 1984 and 1985, how do those two figures compare?

Mr. Matte: You mean the salary—

• 1045

Mr. Belsher: I mean pilots' fees, salaries, and benefits.

The Chairman: First I thought Mr. Belsher was going to ask if there is an average for what the contractor pilot gets.

Mr. Matte: The amount of money we pay to the employees compared to the amount of money we pay to the contractors in Montreal and Quebec.

The Chairman: Yes.

Mr. Belsher: You can focus on pilots' fees, salaries, and benefits and pick up your question for Montreal, but let us look at it for this separate contractor, the other two segments, and compare those two—then we can start to see what is happening.

Mr. Matte: Do you want to know by pilots or as a total?

Mr. Belsher: I think total. If you could give us the Montreal total, 1984-85, and then the contractor. You have two segments on the rest of the system which are by contract for 1984-85.

Mr. Matte: For 1984 the harbour of Montreal, it is \$1.079 million; for the Montreal district, District No. 1, it is \$12.206 million; and for the Quebec district, it is \$9.527 million.

[Traduction]

M. Matte: Oui. Le traitement est le même. Mais quand vous parlez d'un jour ou de cinq jours de travail par semaine, il faut tenir compte du fait que le nombre d'affectations, en 1985, a diminué par rapport à 1981. Mais de un jour à cinq jours de travail, il y a une marge. Vous voyez, pour 1986, nous avons prévu le nombre d'affectations dans le port de Montréal. Si le nombre d'affectations en décembre 1986 est à peu près identique au nombre d'affectations qu'il y a eu en 1985, nous aurons eu plus d'affectations en 1986 qu'en 1985. Mais toujours est-il que les pilotes sont de service trois jours, en congé les trois jours suivants, et quand ils remplissent une affectation, ils sont rémunérés.

Le président: Je m'excuse d'intervenir encore une fois, mais cela veut dire que la rémunération demeure la même, que le nombre des affectations soit à la hausse ou à la baisse, n'est-ce pas?

M. Matte: Oui.

M. Taylor: Ils demeurent inscrits à la liste de paye. Cela me fait beaucoup plus penser à une entreprise familiale qu'à une entreprise.

M. Belsher: Monsieur le président, en guise de question complémentaire, et pour continuer dans la même veine, à la rubrique des dépenses de 1984 et 1985, à la page 10 du rapport, quel pourcentage de ces sommes s'applique aux pilotes de Montréal et quelle proportion les entrepreneurs en ont-ils touchée? Cela nous permettrait de faire la comparaison entre 1984 et 1985 pour ces deux éléments.

M. Matte: Vous parlez des traitements...

M. Belsher: Je parle des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes.

Le président: Pour un instant, j'ai pensé que M. Belsher allait demander si l'on avait fait la moyenne par rapport aux honoraires que touchent les pilotes contractuels.

M. Matte: Entre le traitement des pilotes fonctionnaires et les honoraires que nous versons aux entrepreneurs de la zone de Montréal et de celle de Québec.

Le président: Oui.

M. Belsher: Vous pouvez commencer par les honoraires, les traitements et les prestations des pilotes de Montréal et nous dire ensuite ce qu'il en est pour les entrepreneurs des deux autres zones, et comparer ensuite les deux—cela nous éclairera sur la situation.

M. Matte: Voulez-vous que je vous donne les coûts par pilote ou le coût total?

M. Belsher: Le coût total, je suppose. Vous pourriez peut-être commencer par nous donner le total pour Montréal, en 1984-1985, et ensuite, le total pour les entrepreneurs. Il y a deux segments où vous avez recours aux services de pilotes contractuels, je crois.

M. Matte: En 1984, pour le port de Montréal, 1,079 million de dollars; pour la région de Montréal, la zone numéro 1,

[Text]

Mr. Belsher: Now 1985 for the same things.

Mr. Matte: Now 1985 for the same things, for the harbour of Montreal—oh, I am sorry, what I gave you is the revenue. I made a mistake. I gave you the revenue instead of the remuneration. We start over.

Mr. Belsher: Let us go again, 1984 first, the harbour.

Mr. Matte: I will come back to the harbour later because I do not have the figure right here; I have the figure somewhere else. I give you the Montreal district, 1984—\$11.524 million.

Mr. Benjamin: This is cost?

Mr. Matte: This is cost. The other one I gave you a few minutes ago was the revenue.

Mr. Benjamin: You are saying pilotage cost is \$1 million or \$11 million?

Mr. Matte: It is \$11.524 million.

Mr. Belsher: That is for the district of Montreal.

Mr. Matte: District of Montreal.

Mr. Belsher: And then for the Quebec district?

Mr. Matte: Quebec, it is \$8.762 million.

Mr. Belsher: And for Montreal harbour?

Mr. Matte: I will give you the figure later on. It is \$1.244 million, I think, but . . .

Mr. Taylor: Mr. Chairman, why do they not send us this in writing?

The Chairman: Well, that might be interesting, but the members are on it. We still have not asked what the average cost of that contract pilot is in the district.

Mr. Benjamin: We are going to get that now.

The Chairman: I am hoping that we might, and then we can decide later, Mr. Taylor, what they could write just to pinpoint it.

Mr. Ouellet: It is probably \$500,000, is it not?

Quelle est la différence?

M. Matte: Je l'ai donnée.

M. Ouellet: Vous avez parlé de 20.2 millions de dollars.

M. Matte: C'est 1.24 million de dollars.

M. Ouellet: Donc, c'est 1.2 million de dollars parce que le total est 21.5 millions de dollars. Ce qui reste, c'est plus de 1 million de dollars.

Mr. Matte: It is \$1.243 million.

Mr. Belsher: Now go to 1985.

Mr. Matte: Montreal, 1985—

Mr. Belsher: Is this the district or the harbour?

[Translation]

12,206 millions; et pour la région de Québec, 9,527 millions de dollars.

M. Belsher: Maintenant, pour 1985.

M. Matte: Pour 1985, le port de Montréal—oh, je m'excuse. Ce sont les revenus que je vous ai donnés. Je me suis trompé. Je vous ai donné les recettes, et non la rémunération des pilotes. Reprenons.

M. Belsher: Oui, allons-y. Premièrement, le port de Montréal en 1984.

M. Matte: Je reviendrai tout à l'heure au port de Montréal, parce que je n'ai pas le chiffre précis sous les yeux; mais je l'ai quelque part. Pour la région de Montréal, en 1984—11,524 millions de dollars.

M. Benjamin: Il s'agit bien là du coût?

M. Matte: Oui. Le chiffre que je vous ai donné tout à l'heure était celui des recettes.

M. Benjamin: Les frais de pilotage s'élèvent à 1 million ou 11 millions de dollars?

M. Matte: À 11,524 millions de dollars.

M. Belsher: Pour la région de Montréal.

M. Matte : Oui.

M. Belsher: Et pour la région de Québec?

M. Matte: Pour la région de Québec, 8,762 millions de dollars.

M. Belsher: Et pour le port de Montréal?

M. Matte: Je vous le dirai tout à l'heure. Je crois que c'est 1,244 million de dollars, mais . . .

M. Taylor: Monsieur le président, pourquoi M. Matte ne pourrait-il pas nous transmettre tout cela par écrit?

Le président: L'idée a du mérite, mais les membres sont curieux de savoir. Nous n'avons pas encore établi ce qu'était le coût moyen du pilotage contractuel dans la région.

M. Benjamin: Et nous sommes sur le point de le savoir.

Le président: C'est ce que j'espère, et nous pourrions ensuite décider de ce sur quoi nous voudrions des précisions par écrit, monsieur Taylor.

M. Ouellet: C'est probablement 500,000\$, n'est-ce pas?

What is the difference?

Mr. Matte: I gave it to you.

Mr. Ouellet: You said \$20.2 million.

Mr. Matte: It is \$1.24 million.

Mr. Ouellet: Okay, it has to be \$1.2 million, because the total is \$21.5 million. The difference is more than \$1 million.

M. Matte: C'est 1,243 million de dollars.

M. Belsher: Passons maintenant à 1985.

M. Matte: Pour Montréal, en 1985 . . .

M. Belsher: Pour la zone ou le port de Montréal?

[Texte]

Mr. Matte: Do you want the harbour now?

Mr. Belsher: Whatever you want to give us.

Mr. Matte: It is \$1.233 million—

• 1050

The Chairman: The same way you gave it before.

Mr. Belsher: The Montreal harbour.

The Chairman: Oh, Jesus, that is the last one you gave us.

Mr. Matte: 1985 and 1984, \$1.233 million—

The Chairman: He is going to give us the same figures for 1985. I thought he was going to give them in the same order, but as long as we know where they are—

M. Matte: C'est 1,233,000\$.

Mr. Belsher: The Montreal district?

Mr. Benjamin: That is Montreal, \$1.233 million.

Mr. Matte: Montreal harbour pilots—Montreal, \$10.660 million.

The Chairman: For what? Is that for the Montreal—

Mr. Matte: Montreal to Quebec.

Mr. Benjamin: Ten million what?

Mr. Belsher: It is \$10.660 million. That compares to \$11.5—

The Chairman: Now for the Quebec district which was \$8.7 million in 1984.

Mr. Matte: Quebec, \$8.033 million.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, we now see there was very little difference between the salaried people, but there is some difference in the contracting people with fewer assignments.

The Chairman: Is there an average for what the contractor gets? You gave us the average for what the employee pilot receives.

M. Matte: Le coût moyen par pilote en 1984, dans la circonscription n° 1, Québec-Montréal, a été de 84,119\$. Le coût moyen par pilote, dans la circonscription n° 2, entre Québec et Les Escoumains, a été de 94,220\$.

Mr. Benjamin: The Montreal one was 83 something.

Mr. Matte: \$84,119 million.

Mr. Benjamin: No, that is Montreal to Quebec City.

The Chairman: Is there any difference between Montreal harbour? No, they are the employees, sorry.

[Traduction]

M. Matte: Vous voulez le chiffre pour le port de Montréal?

M. Belsher: Comme vous voudrez.

M. Matte: Alors, pour le port de Montréal, 1,233 million de dollars...

Le président: Mais c'est le même chiffre que tout à l'heure.

M. Belsher: Pour le port de Montréal.

Le président: Mais c'est précisément le dernier chiffre que vous nous avez donné.

M. Matte: Pour 1985 et 1984, 1,233 million de dollars.

Le président: Il va nous donner les mêmes chiffres pour 1985. Je croyais qu'il allait nous les donner dans le même ordre. En tout cas, l'important, c'est que nous sachions à quoi ils s'appliquent...

M. Matte: It is \$1,233 million.

M. Belsher: Pour la zone de Montréal?

M. Benjamin: Pour Montréal, 1,233 million de dollars.

M. Matte: Pour les pilotes du port de Montréal—ceux de Montréal, 10,660 millions de dollars.

Le président: Pour ceux de quelle zone? Celle de Montréal...

M. Matte: De Montréal à Québec.

M. Benjamin: Dix millions, virgule combien, encore?

M. Belsher: C'est 10,660 millions de dollars. Par rapport à 11,5 millions...

Le président: Maintenant, pour la zone de Québec, dont les frais de pilotage étaient de 8,7 millions de dollars en 1984.

M. Matte: Pour la zone de Québec, 8,033 millions de dollars.

M. Belsher: Monsieur le président, nous constatons maintenant qu'il y a un écart très faible entre les traitements des pilotes fonctionnaires d'une année à l'autre, mais qu'il y a une certaine différence pour les pilotes contractuels, malgré la diminution des affectations.

Le président: Avez-vous fait la moyenne des honoraires versés aux pilotes contractuels? Vous nous avez déjà donné celles des traitements des pilotes fonctionnaires.

Mr. Matte: In 1984, the average cost per pilot in District No. 1, between Quebec and Montreal, was \$84,119. In District No. 2, between Quebec and Les Escoumains, it was \$94,220.

M. Benjamin: Et le coût moyen pour les pilotes de Montréal s'établit à quelque 83,000\$.

M. Matte: À 84,119\$.

M. Benjamin: Non, c'est le coût moyen par pilote de la zone de Montréal à Québec.

Le président: Y a-t-il une différence pour les pilotes du port de Montréal? Non, ce sont les employés, je m'excuse.

[Text]

Mr. Matte: It is about \$80,000.

Mr. Benjamin: It works out to about \$83,000. For the 15 pilots in Montreal Harbour, it works out to around \$83,000.

Mr. Matte: In 1984 we had 16 pilots.

The Chairman: Mr. Matte, are those figures you just gave us the total salary on the contract, or are there other things, fringe benefits—

Mr. Matte: This is the total cost to the Authority. Everything is included, the transportation, everything.

The Chairman: The same as you gave us on the employees of the difference between \$59,000 going to \$80,000.

Mr. Matte: That is right.

Mr. Benjamin: Point of order, Mr. Chairman. I just wanted to make a correction: Those figures I gave earlier . . . I want to thank Mr. Belsher for sorting me out. My division was wrong. My costs per assignment work out to \$652 in 1981 and about \$900 for 1985.

The Chairman: The CTC report, which I had the privilege of looking at showed something was wrong with your arithmetic or with the typing of the CTC report.

• 1055

Mr. Benjamin: I divided one of them wrongly—

The Chairman: I am glad Mr. Belsher corrected it.

Mr. Benjamin: I just wanted to correct the record.

The Chairman: Mr. Johnson, do you have a supplementary? Then we are going to move for members, because we have the Great Lakes Pilotage Authority. Mr. Reid has been very quiet.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I have some more questions.

The Chairman: Okay, that is great. I must say this is one of the better breakdowns of an annual report that we have seen. Usually we have too much paper, but actually it was too global, and it is good to get the detail.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, we have been told that the pilots work three days on and three days off. First, does that include the pilots for all three districts and how many hours per day do they work?

M. Matte: J'ai dit que les pilotes étaient de service pendant trois jours et au repos pendant trois jours. Ce sont les règles pour les pilotes du port de Montréal entre le 23 mars d'une année et le 23 octobre de la même année. Du 23 octobre au 8

[Translation]

M. Matte: Le coût est d'environ 80,000\$.

M. Benjamin: Oui, pour les 15 pilotes du port de Montréal, 83,000\$ environ.

M. Matte: En 1984, nous avions 16 pilotes au port de Montréal.

Le président: Monsieur Matte, les chiffres que vous venez de nous donner représentent-ils les honoraires complets stipulés au contrat, ou y a-t-il d'autres frais qui viennent s'ajouter, comme des avantages sociaux . . .

M. Matte: C'est ce que défraie l'Administration. Tout est compris, le transport, enfin tout.

Le président: Les mêmes éléments que vous nous avez donnés tout à l'heure, ceux qui contribuent à élever le traitement moyen de 59,000\$ des pilotes fonctionnaires à 80,000\$.

M. Matte: C'est juste.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement. Je voudrais apporter une correction. Je remercie d'ailleurs M. Belsher de m'avoir signalé ce qui clochait. Je me suis trompé dans ma division. Les coûts moyens que j'ai maintenant pour les affectations sont de 652\$ en 1981 et de 900\$ en 1985.

Le président: C'est ce que révélait le rapport de la CCT que j'ai eu le privilège de parcourir. De deux choses l'une: soit que vous ayez fait une erreur de calcul, soit qu'il y ait eu une faute de frappe dans le rapport.

M. Benjamin: Je me suis trompé en calculant le coût moyen des affectations de 1985.

Le président: Je suis heureux que M. Belsher vous l'ait signalé.

M. Benjamin: C'était seulement pour que la correction soit consignée.

Le président: Monsieur Johnson, vous avez une question complémentaire? Nous continuerons ensuite le tour de table, parce que nous recevons tout à l'heure l'Administration de pilotage des Grands lacs. M. Reid n'a pas beaucoup parlé.

M. Belsher: Monsieur le président, j'ai encore quelques questions.

Le président: C'est très bien. Je dois dire que c'est l'une des meilleures analyses que nous ayons faites d'un rapport annuel. Habituellement, nous avons trop de paperasse, nous demeurons trop au niveau des généralités, et c'est bien d'entrer dans les détails.

M. Johnson: Monsieur le président, M. Matte nous a dit tout à l'heure que les pilotes étaient de service pendant trois jours et trois jours en congé. Cette formule vaut-elle pour les pilotes des trois zones, et combien d'heures travaillent-ils par jour?

Mr. Matte: I explained that the pilots work three days and then have three days off. This rule applies to the Montreal Harbour pilots between March 23 and October 23 of the same year. Between October 23 and the 8 or 10 of December, they

[Texte]

ou 10 décembre, ils travaillent quatre jours et sont au repos deux jours. Du 10 décembre au 24 décembre, ils travaillent trois jours et sont au repos trois jours. Du 25 décembre au 25 mars, ils sont de service pendant treize jours. C'est leur période de vacances. Ces employés sont en disponibilité 24 heures par jour. Ils peuvent avoir jusqu'à trois affectations au cours d'une journée.

Ce n'est pas la façon de travailler des pilotes du Saint-Laurent central. Eux sont de service pendant 20 jours et au repos pendant 10 jours pour une bonne partie de l'année. Ensuite, quand arrive le trafic du mois de décembre, ils sont tous de service et ils n'ont pas de période de vacances. Ils sont en vacances en hiver. Du 25 décembre au 25 mars, ils sont de service 50 p. 100 du temps et au repos 50 p. 100 du temps.

Mr. Johnson: I guess the point I was trying to bring out, Mr. Chairman, is that the days they have off, in essence, are only paying up for the overtime they really work. If they put an eight-hour shift in—

M. Matte: Les pilotes du port de Montréal ne font pas un travail régulier de huit heures par jour. Ils sont en disponibilité 24 heures par jour. Lorsqu'ils sont au repos, ils peuvent être rappelés. Si on a besoin d'eux, on ne les paie selon le nombre d'heures travaillées, mais selon le nombre de déplacements.

Avec le trafic que l'on a présentement, on n'a pas fait faire plus d'une vingtaine de déplacements en temps supplémentaire en l'espace d'un an.

Mr. Taylor: How can they work 24 hours and be awake?

Mr. Matte: They are on duty 24 hours. In the contract, for the security of navigation, they can make three assignments within the 24 hours. Now, if they make three assignments, they have 10 hours rest after.

En 24 heures, ils peuvent avoir au maximum trois affectations. Après trois affectations au cours de la même journée, ils ont droit à un repos de 10 heures.

• 1100

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: On page 10, the financing costs went from \$5,000 up to \$45,000 from 1984 to 1985. What would cause the very large variation?

M. Matte: L'Administration a une marge de crédit à la banque. Etant donné que notre déficit de 1985 était plus élevé que celui de 1984, nous avons été obligés d'utiliser cette marge de crédit pendant une partie de l'année, ce qui a créé des intérêts.

Mr. Belsher: This is strictly interest costs which you had no control over?

Mr. Matte: Yes.

Mr. Belsher: For bad debt provision, you took it from \$100,000 down to \$28,000. How could there be such a decrease in a dwindling situation?

[Traduction]

work four days and have two days off. Between the 10 and 24 of December, they work three days and have three days off. They work 13 days between December 25 and March 25. This is when they take their holidays. These pilots are on call 24 hours a day and sometimes have to handle as many as three assignments in the same day.

The Central St. Lawrence pilots do not have the same schedule. For a good part of the year, they are on 20 days and off 10. During the month of December, when the traffic gets heavy, they work every day and have no time off. They take their holidays in the winter. Between December 25 and March 25, they work 50% of the time and have the other 50% off.

M. Johnson: Ce que je voulais faire ressortir, monsieur le président, c'est que les jours où les pilotes sont au repos ne viennent en réalité que compenser pour le temps supplémentaire qu'ils ont fait. Quand ils travaillent huit heures d'affilée...

Mr. Matte: The Montreal Harbour pilots do not work eight hour days. They are on call 24 hours a day. They can be called to work on their days off. If we do need them, they are not paid according to the number of hours they work, but according to the number of trips they make.

With the way the traffic has been, I do not think any more than 20 trips have been made during overtime hours over the past year.

M. Taylor: Comment peuvent-ils travailler 24 heures et demeurer alertes?

M. Matte: Ils sont en disponibilité 24 heures. Aux termes de la convention pour la sécurité de la navigation, ils peuvent se voir confier trois affectations en 24 heures. Après trois affectations, ils ont droit à un repos de 10 heures.

The pilots can be given three assignments inside of a 24 hour period. If, inside of one day, they have handled three assignments, they are given a 10 hour rest period.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Dans l'état des résultats, à la page 10, je constate que les frais financiers ont bondi de 5,000\$, qu'ils étaient en 1984, à 45,000\$ en 1985. Comment un écart aussi marqué s'explique-t-il?

Mr. Matte: The Authority has a credit margin at the bank. We had no choice but to use our credit margin for a part of the year because our 1985 deficit was higher than it had been in 1984, and of course, we had to pay interest charges.

M. Belsher: Ce sont donc uniquement des frais d'intérêt qui vous ont été imputés?

M. Matte: Oui.

M. Belsher: Au poste des mauvaises créances, 100,000\$ en 1984, et 28,000\$ en 1985. Comment expliquez-vous cette diminution dans une période aussi difficile?

[Text]

Mr. Matte: En 1984, la compagnie *Pearson Shipping* a fait faillite. C'est en 1985 que l'on en a eu beaucoup moins.

Mr. Belsher: Then we are not about to see a tremendous blip again in 1986 because of not enough provision with bad debts.

Mr. Matte: As I just said, the \$100,000 in 1984 was due to the bankruptcy of *Pearson Shipping*. In 1985 or 1986—I do not remember exactly—we recovered at least 75% of this amount.

The Chairman: You had claims against *Pearson Shipping* which you were never paid for. Is this right?

Mr. Matte: We have been paid about 75% of the total amount.

Mr. Belsher: Was it a management decision to only spend \$28,000 on maintenance rather than \$40,000?

Mr. Matte: Yes. I do not remember exactly what it is, but—

Mr. Belsher: It seems quite a variance. Maintenance usually runs fairly consistent from year to year.

Mr. Matte: If I have a good memory, we have a building at Trois Rivières, with a waiting room for pilots. In 1984 we made major repairs there. This is why the amount of money involved is \$40,000. I think in 1987 the amounts will remain at \$28,000.

Mr. Belsher: Any particular explanation on the heading of "Other"? It seems to have quite a blip as well. It goes from \$96,000 to \$115,000. What might be some of the larger items there?

Mr. Matte: I think it is the amortization noted there.

Mr. Belsher: The what?

Mr. Matte: Depreciation. The major amount of money involved there.

Mr. Belsher: I would not have thought depreciation would come under "Other". I would have felt the auditor would have put it in under one of the other headings.

Mr. Matte: I am sorry. I do not have the details.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, could we have a breakdown of some of the larger items under "Other"?

The Chairman: Before you leave page 10—and perhaps the staff will remind us to get a breakdown—I am interested and I thought you might touch on the one about operating costs of pilot boats with decreasing traffic. What is the explanation for the increase in the cost of the pilot boats?

[Translation]

Mr. Matte: Because in 1984, the *Pearson Shipping* Company went bankrupt. We did not have as many bad debts in 1985.

Mr. Belsher: Il ne devrait donc pas y avoir de mauvaises surprises en 1986 à cause d'une réserve insuffisante pour les mauvaises créances.

Mr. Matte: Comme je viens de le dire, la mauvaise créance de 100,000\$ en 1984 est due à la faillite de *Pearson Shipping*. En 1985 ou 1986—je ne suis pas trop sûr exactement—nous avons recouvré au moins 75 p. 100 de la somme.

Le président: Vous avez perdu une certaine partie de ce que *Pearson Shipping* vous devait, n'est-ce pas?

Mr. Matte: Nous avons récupéré environ 75 p. 100 de la somme qu'elle nous devait.

Mr. Belsher: Est-ce que c'est la direction qui a décidé de ne consacrer que 28,000\$ à l'entretien en 1985, plutôt que 40,000\$ comme en 1984?

Mr. Matte: Oui. Je ne me souviens plus très bien, mais...

Mr. Belsher: C'est un écart qui me paraît quand même appréciable. En règle générale, les frais d'entretien sont plutôt réguliers d'une année à l'autre.

Mr. Matte: Si ma mémoire est bonne, nous avons un immeuble à Trois-Rivières où il y a une salle réservée aux pilotes. En 1984, nous y avons fait des réparations importantes. C'est ce qui explique que les dépenses d'entretien aient été de 40,000\$ cette année-là. En 1987, je crois que ce sera encore 28,000\$.

Mr. Belsher: Avez-vous des explications particulières à donner à propos du poste «autres dépenses»? Il y a encore là une augmentation considérable, de 96,000\$ à 115,000\$. Pourriez-vous nous donner quelques-uns des principaux éléments qui entrent dans ce poste?

Mr. Matte: Je crois que c'est l'amortissement.

Mr. Belsher: Pardon?

Mr. Matte: La dépréciation. Je crois que c'est la dépréciation qui compte pour beaucoup à ce poste.

Mr. Belsher: Je ne me serais jamais attendu à ce que la dépréciation figure à la rubrique «autres dépenses». J'aurais plutôt pensé que le vérificateur aurait préféré l'inscrire à un autre poste.

Mr. Matte: Je m'excuse, mais je n'ai pas les détails que vous demandez.

Mr. Belsher: Monsieur le président, pourrions-nous demander à nos témoins de nous fournir une ventilation de quelques-uns des principaux éléments faisant partie du poste «autres dépenses»?

Le président: Avant de passer à une autre page—et je demanderai au personnel de bien vouloir nous rappeler de demander cette ventilation—je suis curieux d'entendre comment vous expliquez l'augmentation des coûts d'exploitation des bateaux-pilotes, quand nous savons que le trafic diminue. Pourquoi les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont-ils augmenté?

[Texte]

• 1105

M. Matte: Aux Escoumains, nous avons trois bateaux-pilotes. Tous les quatre ans, nous devons faire faire des réparations importantes à ces bateaux-là. Il y a une inspection obligatoire de la garde côtière canadienne, et nous devons amener les navires au chantier maritime pour faire faire cette inspection. Nous avons eu deux réparations importantes à faire faire à ces navires. On a été obligés de remplacer des plaques. Ce sont des bateaux qui ont été construits vers les années 1960 et 1961. On a déjà fait faire des réparations à l'un des navires, mais c'est à recommencer tous les quatre ans.

The Chairman: For the operating costs of pilot boats, is that a direct cost charge to the ship owner? An "even steven" of what the charge is against the ship owner, or do you charge more?

M. Matte: On a deux genres d'opérations de bateaux-pilotes. Aux Escoumains, nous avons nos propres bateaux-pilotes.

The Chairman: Those are three you told me about.

M. Matte: Oui. Nous avons deux genres d'opérations. Nous exploitons nos propres bateaux aux Escoumains. À Québec, à Trois-Rivières, à Sorel, à Lanoraie et à Montréal, nous donnons à contrat l'exploitation de bateaux-pilotes. Pour ce qui est des opérations que nous donnons à contrat, on exige exactement le même montant que celui que l'on paie. La Commission canadienne des transports, dans sa décision de 1975, nous avait dit: Exigez exactement le même montant; n'incluez pas les dépenses administratives lorsque c'est un contractant, et même pour l'exploitation de vos bateaux aux Escoumains. Aux Escoumains, le montant que l'on exige est le montant que l'on estime nécessaire pour couvrir nos dépenses de l'année.

The Chairman: Regardless of whether it is the charge or the estimated costs, that charge is part of the figure you gave us earlier when you said that the cost of the pilotage in your Authority was \$1,518. Is that correct?

Mr. Matte: No, no. Those figures I gave you are the straight pilotage only.

The Chairman: I see.

Mr. Matte: The pilot boats are not included there.

The Chairman: Can you give us the other costs of pilotage or in your Authority? You gave us the straight pilotage costs of \$1,518, then there is the cost of the operating of pilotage boats, how much would that be in the same type of figure you gave us before, and are there other charges so that we get perhaps a fuller figure as to what the cost of pilotage is?

M. Matte: Aux Escoumains, on a des frais de 185\$ pour chaque embarquement. Qu'on soit en hiver ou en été, le montant est le même. À Québec, le montant est de 101\$ par embarquement pendant la période d'été. En hiver, ce montant peut aller de 400\$ à 600\$. À Québec, on utilise les remorqueurs du Québec, et si c'est un samedi ou un dimanche, c'est

[Traduction]

Mr. Matte: We have three pilot boats at Les Escoumains. Every four years, we make major repairs to these boats. The Canadian Coast Guard has a compulsory inspection program and we have to take our boats to the shipyard to have them inspected. The pilot boats needed major repairs; some plates had to be replaced. These boats were built around 1960 or 1961. One of the boats had already had repairs, but we have to redo them every four years.

Le président: Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes sont-ils imputés directement à l'armateur? Vous contentez-vous de rentrer dans vos frais ou lui en demandez-vous davantage?

Mr. Matte: We have two types of pilot boat operations. At Les Escoumains, we own the pilot boats.

Le président: Oui, ce sont les trois bateaux-pilotes dont vous m'avez parlé tout à l'heure.

Mr. Matte: Yes. We have two types of operations. At Les Escoumains, we use our own pilot boats. At Quebec City, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal, the pilot boat services we use are on a contract basis. As far as these contracts are concerned, we charge the shipowners no more, no less than what we pay for the services. In its 1975 decision, the Canadian Transport Commission had told us: Charge exactly the same amount; do not include the costs related to the administration of the service contract nor for that matter those related to the use of your own boats at Les Escoumains. The amount we charge at Les Escoumains is what we figure we need to cover our expenses.

Le président: Qu'on le qualifie comme on voudra, le montant que vous exigez fait partie des frais de pilotage de 1,518\$ que vous nous avez donnés plus tôt pour votre Administration, n'est-ce pas?

M. Matte: Non, non. Les chiffres que je vous ai donnés ne valent que pour le service de pilotage.

Le président: Je vois.

M. Matte: Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ne sont pas compris.

Le président: Pouvez-vous nous donner les autres éléments qui entrent dans les frais globaux du pilotage dans les zones que vous desservez? Vous nous avez dit que les frais de pilotage en soi étaient de 1,518\$. Il y a ensuite le coût d'exploitation des bateaux-pilotes. À combien cela revient-il en tout? Y a-t-il d'autres frais? Nous pourrions peut-être alors avoir une meilleure idée du coût réel du pilotage.

Mr. Matte: At Les Escoumains, each boarding costs \$185. The amount is the same whether it is summer or winter. In Quebec City, each boarding costs \$101 during the summer. During the winter, the boardings can cost anywhere from \$400 to \$600. In Quebec City, we use their tugboats and they

[Text]

plus cher. À Trois-Rivières, les frais sont aussi de 101\$ en été, mais de 222\$ en hiver.

Au port de Montréal, le tarif varie entre 45\$ et 100\$ selon l'endroit où on fait monter le pilote. Dans le port de Montréal, lorsqu'un navire fait un transit de l'écluse Saint-Lambert à Baie-Comeau, par exemple, il n'y a pas de frais de bateau-pilote pour le port de Montréal, parce que le pilote monte sur le navire à l'écluse Saint-Lambert.

• 1110

The Chairman: I know there are some other questions. Mr. Johnson has a supplementary.

Thank you for those items, but going back to your base figure of \$1,518 as an average in your Authority, are there other charges added? Is there something for administration or other things or is that it?

M. Matte: Le montant de 1,580\$ que je vous ai donné tout à l'heure représente un tarif. Il est basé sur le tarif que nous avions antérieurement. La Commission canadienne des transports nous a accordé une augmentation de 9.2 p. 100 sur l'ensemble de notre ancien tarif. Il n'y a pas de frais d'administration parce que le tarif ne comprend pas de frais d'administration. Le tarif est structuré; il est basé sur la grosseur du navire.

The Chairman: I guess I understand it. The rate is for the cost of the pilotage. I thought when you gave us that rate it was to cover all costs. As I understand, it there are extra costs. There was the extra cost of the pilotage boat.

M. Matte: C'est le seul coût additionnel prévu dans notre tarif.

The Chairman: That is good. Mr. Johnson and Mr. Ouellet—Mr. Johnson had a supplementary some time ago.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, In the Pilotage Act there is a provision so masters and officers of ships can be issued a pilotage certificate, an exemption. They can be issued a certificate to operate their own vessels in compulsory pilotage areas. How many certificates have been issued by the Laurentian Pilotage Authority to masters or officers of Canadian ships?

M. Matte: L'Administration de pilotage n'a pas encore émis de certificats de pilotage pour sa circonscription. On a eu des demandes l'an dernier, mais les personnes qui avaient fait ces demandes n'avaient pas à leur actif le nombre de voyages requis pour se présenter à l'examen.

Mr. Johnson: What is the minimum size of a Canadian ship allowed to transit your seaway without a pilot? Is there any minimum size?

M. Matte: Dans la circonscription Québec-Montréal, la longueur des navires est de 225 pieds et la jauge nette de 1,500 tonnes. Pour ce qui est de la circonscription n° 2, Québec-Escoumains, la longueur du navire doit être de 260 pieds et la jauge nette de 2,000 tonnes. Tous les navires de dimensions

[Translation]

charge more on Saturdays and Sundays. In Trois-Rivières, boardings cost \$101 in the summer and \$222 in the winter.

The amount varies between \$45 and \$100 at the Montreal Harbour, depending on where the pilot gets on board. When a ship travels from the St. Lambert lock to Baie-Comeau, let us say, there are no pilot boat charges because the pilot boards the ship at the St. Lambert lock.

Le président: Je sais que les membres ont quelques questions à poser et M. Johnson a signalé qu'il avait une question additionnelle.

Merci de ces renseignements, mais en plus de la moyenne de 1,518\$ dans les zones que vous desservez, y a-t-il d'autres frais? Y a-t-il des frais d'administration ou d'autres frais encore, ou est-ce tout?

Mr. Matte: The \$1,580 I talked about earlier is a tariff. It is based on the tariff formula we used before. The Canadian Transport Commission increased our former tariff by 9.2% across the board. There are no administration charges because they are not included in the tariffs. The tariff is structured; it is based on the size of the ship.

Le président: Je pense avoir saisi. Ce tarif équivaut au coût du pilotage uniquement. Tout à l'heure, je pensais qu'il représentait tous les frais. Si je comprends bien, il y a d'autres frais qui viennent s'ajouter. Entre autres, il y a les frais des bateaux-pilotes, n'est-ce pas?

Mr. Matte: That is the only extra cost included in our tariff.

Le président: Très bien. Monsieur Johnson, et monsieur Ouellet ensuite—monsieur Johnson avait déjà signalé qu'il avait une question additionnelle à poser.

M. Johnson: Monsieur le président, en vertu de la Loi sur le pilotage, le capitaine ou un officier d'un navire peuvent obtenir un certificat de pilotage qui lui permettrait de piloter lui-même son navire dans une région de pilotage obligatoire. À combien de capitaines ou d'officiers de navires canadiens l'Administration du pilotage des Laurentides a-t-elle délivré un certificat?

Mr. Matte: The Laurentian Pilotage Authority has not, as yet, issued any pilotage certificates. We did receive some requests last year, but they were made by people who had not made the required number of trips to be eligible to write the exam.

M. Johnson: Quelles dimensions un navire canadien ne doit-il pas dépasser pour pouvoir traverser votre région sans pilote? Y a-t-il des normes précises là-dessus?

Mr. Matte: In our Quebec—Montreal district, pilotage is compulsory for ships that measure 225 feet or more and weigh more than 1,500 tonnes. In the case of District number 2, the Quebec—Escoumains district, pilotage is compulsory for ships that are more than 260 feet long and that weigh more than

[Texte]

moindres que celles que j'ai mentionnées ne sont pas sujets au pilotage obligatoire.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I do not know if this is a fair question, but what is the comparison between salaries of pilots within your jurisdiction to pilots in Halifax or St. John's or places like that? Is it the same comparable annual salary?

M. Matte: Selon les renseignements que j'ai, les salaires payés aux pilotes de l'Administration de pilotage de l'Atlantique se comparent assez bien aux salaires payés aux pilotes du port de Montréal.

• 1115

The Chairman: We could find it out. Mr. Reid, your first question, because I know you are waiting.

Mr. Reid: On the matter of the exemption certificates witness, can you tell me what the qualifications of the granting of such an exemption certificate would be on the basis of experience, number of trips and a written examination? What are your requirements, and how many applications have you had in the year 1985? Obviously they are all dismissed.

M. Matte: La capitaine LaHaye, qui m'accompagne, est la personne qui fait passer les examens aux pilotes, et il saurait répondre à cette question beaucoup mieux que moi.

Le président: Monsieur LaHaye.

M. Guy LaHaye (directeur des opérations, Administration de pilotage des Laurentides): Merci, monsieur le président.

Une officier ou un capitaine de navire doit, pour se présenter à un examen en vue d'obtenir un certificat de pilotage, avoir un temps de service en mer comme capitaine d'au moins 12 mois ou, comme officier, de 24 mois. Également, au cours de ces mois—12 mois dans le cas d'un capitaine et 24 mois dans le cas d'un officier—, il doit avoir fait chaque année un minimum de 10 voyages dans la circonscription pour laquelle il veut obtenir un certificat.

Le processus comporte un examen écrit sur les connaissances générales en navigation qui est à peu près au niveau de premier lieutenant de navire. L'examen pour l'obtention d'un certificat de capitaine est plus avancé que l'examen qu'on fait subir à nos candidats. Par la suite, il y a un examen oral sur les connaissances des eaux où le candidat a l'intention de faire son pilotage.

M. Ouellet: Monsieur le président, jusqu'à maintenant, mes collègues du Comité ont posé des questions précises. J'aimerais que M. Matte me donne son opinion sur un sujet qui, à mon avis, est assez important.

L'Administration de pilotage des Laurentides est une des composantes importantes de toute l'opération de transport sur le Saint-Laurent, la Voie maritime et les Grands lacs. J'aimerais savoir comment vous voyez l'avenir du transport maritime dans ces eaux. Quelle est votre opinion sur l'évolution des choses?

[Traduction]

2,000 tonnes. Pilotage is not compulsory for those ships that are smaller than the ones I have just mentioned.

M. Johnson: Monsieur le président, je ne sais pas si M. Matte peut répondre à cette question, mais comment les traitements des pilotes de la région des Laurentides se comparent-ils à ceux des pilotes de Halifax, de Saint-Jean ou d'ailleurs? Sont-ils à peu près équivalents?

Mr. Matte: According to the information I have, our Montreal Harbour pilots receive about the same salaries as do the Atlantic Pilotage Authority pilots.

Le président: Nous pourrions confirmer cela plus tard. Monsieur Reid, allez-y avec votre première question car je sais que vous attendez depuis longtemps.

M. Reid: Monsieur Matte, quelles sont les conditions pour qu'un capitaine ou un officier puisse obtenir un certificat de pilotage qui lui permette de piloter son navire dans une région de pilotage obligatoire? Quelle expérience exige-t-on? Combien de voyages doit-il avoir à son actif? Doit-il se soumettre à un examen écrit? Quelles sont vos exigences? Combien de demandes avez-vous reçues en 1985? De toute évidence, aucun certificat n'a été délivré.

Mr. Matte: Captain LaHaye, who is here with me, is the person who tests the pilots. He is better qualified to answer your question than I am.

The Chairman: Mr. LaHaye.

Mr. Guy LaHaye (Director of Operations, Laurentian Pilotage Authority): Thank you, Mr. Chairman.

A captain or officer must have actively served on a ship for at least 12 months as a captain, or 24 months as an officer in order to qualify to take the pilotage certificate exam. Also, within those 12 or 24 months, the person must have made a minimum of 10 trips a year within the district for which he wishes to obtain a certificate.

There is a written exam to test the candidate's general knowledge of navigation. It is about the equivalent of what we expect a ship's first lieutenant to know. The captain's certificate exam is more difficult than the one we give these candidates. The candidates are then given an oral exam to evaluate how well they know the waters on which they want to pilot.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, up until now, my colleagues have asked very precise questions. I would like to ask Mr. Matte what his opinion is of a subject I consider quite important.

The Laurentian Pilotage Authority is an important element of the transportation system established along the St. Lawrence, the Seaway and the Great Lakes. What do you think is going to happen to transportation on these waters? What is your opinion of the situation?

[Text]

M. Matte: Lorsqu'on est allés devant la Commission canadienne des transports l'an passé, on nous a reproché de ne pas pouvoir prévoir le trafic sur le Saint-Laurent. Nous, on fait le pilotage depuis 1972. Chaque année, on essaie de prévoir le trafic. On demande aux armateurs ce qu'ils prévoient pour les années futures. On communique avec les ports, et on a déjà communiqué avec la Commission canadienne du blé.

Pour ce qui est de l'avenir du trafic maritime sur le Saint-Laurent, je pense qu'on a déjà atteint le creux de la vague. Déjà cette année, on a une augmentation par rapport à l'an passé.

M. Ouellet: Sur quoi vous basez-vous pour dire que vous avez touché le creux de la vague?

• 1120

M. Matte: En 1986, on commence à voir une légère augmentation du nombre d'affectations. La dernière annonce au sujet des ventes de blé est de bon augure. Cette année, on va sortir beaucoup de blé par la Voie maritime et le Saint-Laurent. D'après ce que j'ai compris, on ne pourra pas tout sortir cette année. On va continuer l'an prochain. C'est l'un des commerces assez importants pour le trafic maritime sur le Saint-Laurent.

Chaque année, il y a une évolution du côté des conteneurs. Il y a des genres d'installations qui disparaissent, mais on doit s'ajuster. D'ailleurs, on a commencé à le faire.

M. Ouellet: Monsieur le président, je suis un peu étonné par la réponse de notre témoin. Le Comité des transports se penche sur les problèmes de la Voie maritime du Saint-Laurent et sur le transport maritime en général dans l'est du pays et a recueilli des commentaires divers. Tous s'accordent à dire qu'il y a un problème sérieux, que l'avenir n'est pas très rose, et qu'il faut que toutes les composantes fassent des efforts pour régler le problème.

Je ne sais pas si vous vivez dans une tour d'ivoire et que vous ne vous rendez pas compte de ce qui se passe, mais vos remarques encourageantes sont diamétralement opposées à tous les renseignements que nous avons recueillis à ce jour. Je crains que vous ne vous rendiez pas compte que vous êtes en train de tuer la poule aux oeufs d'or. Il y a une réalité, et je pense que la CCT vous l'a dite.

Les administrations de pilotage sont dans une situation idéale car elles possèdent un monopole. Vos pilotes ont la sécurité d'emploi. Vous venez de nous expliquer la façon dont vous accordez des permis, qui est une façon tout à fait sélective. Les exigences que vous formulez sont peut-être valables, mais elles font que vous n'avez pas donné un seul permis à ce jour. Si vous n'avez pas donné un seul permis, est-ce parce qu'aucun pilote ne mérite d'avoir un permis ou parce que vos exigences sont tellement sévères qu'aucun pilote ne pourrait avoir un permis?

Je ne vous pose pas ces questions parce que je pense que vous faites mal votre travail. Je pense que vous jouez un rôle utile et important. Cependant, je me demande si vous n'êtes

[Translation]

Mr. Matte: Last year, when we appeared before the Canadian Transport Commission, we were criticized for not being able to predict the volume of traffic on the St. Lawrence. We have been piloting since 1972. Each year, we try to forecast what the volume of traffic will be. We ask the shipowners what they expect over the next few years. We contact harbour people and have also communicated with the Canadian Wheat Board.

As for the future of maritime traffic on the St. Lawrence, I do not think it will decrease any further. As a matter of fact, traffic has increased this year as compared to last year.

Mr. Ouellet: What makes you say traffic will not decrease any further?

Mr. Matte: Our number of assignments has risen slightly in 1986. The latest news concerning wheat sales is encouraging. A lot of wheat will be shipped through the Seaway and the St. Lawrence this year. From what I understand, we will not be able to get it all out this year and some will have to be shipped next year. The shipping of wheat contributes a great deal to the volume of traffic on the St. Lawrence.

With each passing year, the containers change. Certain types of facilities disappear and adjustments have to be made. As a matter of fact, we have already started making some adjustments.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I am a little surprised by Mr. Matte's answer. The Transport Committee has been looking into the problems of the St. Lawrence Seaway and of maritime transport in general in eastern Canada and has heard a different story. Without exception, we have been told that the situation is serious, that the future is not very bright and that all the agencies involved have to help solve the problem.

I do not know if you live in an ivory tower and are not aware of what is happening, but your optimistic forecast is the exact opposite of everything we have been told up until now. I am afraid that your lack of awareness will kill the goose that lays your golden eggs. There is a real problem, and I think the CTC laid it out for you.

The pilotage authorities are in an ideal position because they have a monopoly. You pilots have job security. You have just explained how you go about issuing pilotage certificates and it is a very selective process indeed. Although your requirements may be justified, they are so stringent that you have not, as yet, been able to issue one single certificate. If you have not as yet issued a single certificate, is it because there are no pilots out there good enough to earn one or is it because your requirements are so stringent that no pilot could ever hope to meet them?

I am not asking these questions because I do not think you are doing your job. I think you play a useful and important role. I am just wondering if you are killing the goose that lays

[Texte]

pas en train de tuer la poule aux oeufs d'or. Ce n'est pas tout de conserver des emplois bien rémunérés pour vos membres. Si tous les envois de blé passaient par l'Ouest canadien plutôt que par les Grands lacs ou étaient acheminés par le port de la Nouvelle-Orléans plutôt que par la Voie maritime et le Saint-Laurent, vous ne seriez pas plus avancés. Je me demande dans quelle mesure vous êtes conscients de ce qui se passe et dans quelle mesure vous êtes prêts à collaborer avec les autres intervenants pour résoudre le problème bien réel du transport maritime dans l'est du pays.

M. Matte: Je vais vous dire quels efforts ont été déployés par l'Administration de pilotage depuis quelque temps.

Les pilotes de Québec aux Escoumains étaient sans contrat depuis le 31 décembre 1984. En 1985, on a commencé à négocier avec eux, et le conseil d'administration auquel siègent les représentants des armateurs étroitement liés avec le commerce nous avait confié le mandat de ne pas donner d'augmentation aux pilotes. D'ailleurs, c'est mentionné dans la décision de la Commission canadienne des transports.

• 1125

Au mois de décembre 1985, les pilotes du Bas-Saint-Laurent ont décidé de faire un arrêt de travail pour obtenir des augmentations ainsi que le renouvellement de leur contrat. Nous, on leur a dit: l'Administration n'a pas d'argent et on pense que vous pourriez continuer à faire le pilotage sans aucune augmentation. Les armateurs ont donc négocié directement avec les pilotes. La *Dominion Marine Association* et la Fédération maritime du Canada ont accordé, le 26 décembre 1985, une augmentation de 6.5 p. 100. Ils ont donné directement aux pilotes une augmentation de 6.5 p. 100.

Depuis le début de l'année 1985, on a rencontré les pilotes à maintes reprises. La négociation avec les pilotes du Bas-Saint-Laurent s'est poursuivie en conciliation devant M. Gauthier.

Les augmentations consenties de 6.5 p. 100 ont été confirmées dans le contrat. Pour réduire au maximum les coûts jusqu'au 30 juin 1988, nous avons consenti aux pilotes du Bas-Saint-Laurent une augmentation de 2 p. 100 le 1^{er} octobre 1986 et une augmentation de 1 p. 100 le 1^{er} juillet 1987.

Dans le cas des pilotes du Saint-Laurent central, entre Québec et Montréal, encore là, on a confirmé le 6.5 p. 100; on leur a aussi donné une augmentation de 2 p. 100 le 1^{er} octobre et une augmentation de 1 p. 100 le 1^{er} avril 1987.

Dans le but d'activer le trafic et d'encourager les navires à venir sur le Saint-Laurent, on a raccourci ce qu'on appelle la période d'hiver, c'est-à-dire le temps où l'on met deux pilotes pour la sécurité de la navigation. Quand on enlève toutes les bouées sur le Saint-Laurent, on met deux pilotes sur les navires pour que le transit puisse se faire le plus rapidement possible sans bouées. Cette période d'hiver se termine maintenant le 8 avril au lieu du 31 mars. Cela ne semble pas beaucoup, huit jours, mais cela représente quand même un montant de 100,000\$ à 140,000\$. C'est l'époque où la période de jour et la période de nuit changent le plus.

M. Ouellet: Juste un commentaire. J'apprécie que vous exposiez aux membres du Comité les efforts que vous faites.

[Traduction]

the golden eggs. It is all fine and well to maintain your members' well-paid jobs. Where will that get you, though, if wheat is shipped through western Canada rather than through the Great Lakes? Or transported via New Orleans harbour rather than through the Seaway and the St. Lawrence? I wonder if you realize what exactly is happening and I wonder how far you are willing to co-operate with the other interested parties to find a solution to the very real problem facing maritime transport in eastern Canada.

Mr. Matte: I will explain what steps the Laurentian Pilotage Authority has already taken.

The Quebec Les Escoumains pilots had been without a contract since December 31, 1984. We started negotiating with the pilots in 1985. We had been told by the board of directors, some of whose members are the representatives of those shipowners with vested interests in the industry, not to give the pilots an increase. This is mentioned in the Canadian Transport Commission's decision, by the way.

In December of 1985, the Lower St. Lawrence pilots opted for a work stoppage in order to obtain increases and to have their contracts renewed. We told them "The Authority does not have enough money and feels you can continue piloting without an increase." The shipowners then decided to negotiate directly with the pilots. On December 26, 1985, the Dominion Marine Association and the Shipping Federation of Canada gave pilots a 6.5% increase. They negotiated directly with the pilots and gave them a 6.5% increase.

We had met with the pilots on several occasions since the beginning of 1985. Talks with the Lower St. Lawrence pilots continued in the presence of a conciliator, Mr. Gauthier.

The 6.5% increase was confirmed in the contract. In order to try to keep expenses to a minimum until June 30, 1988, we gave the Lower St. Lawrence pilots a 2% increase effective October 1, 1986 and a 1% increase effective July 1, 1987.

The Central St. Lawrence pilots, those working between Quebec City and Montreal, also received a 6.5% increase directly from the shipowners. We gave them a 2% increase effective October 1 and a 1% increase effective April 1, 1987.

In order to increase traffic and to encourage ships to use the St. Lawrence, we shortened what we call our winter period. This is the period during which we put two pilots on board in the interest of navigational safety. When we remove all the buoys from the St. Lawrence, we put two pilots on board the ships to ensure a rapid transit despite the absence of buoys. Our winter period now ends April 8 rather than March 31. Eight days might not seem like very much, but they represent a saving of \$100,000 to \$140,000. This is the time of the year when the days start getting longer and the nights shorter.

Mr. Ouellet: I would just like to make a comment. I appreciate your explaining the steps you have already taken to

[Text]

Cependant, lorsque notre Comité a tenu des audiences à Thunder Bay, un point de vue tout à fait différent lui a été présenté. En particulier, des témoins ont révélé que les coûts de pilotage pour une journée dans le district des Laurentides équivalaient à 75 p. 100 des frais d'équipage totaux et que ces coûts-là augmentaient d'année en année. On semblait dire que votre administration ne faisait pas beaucoup d'efforts pour contrôler les coûts et améliorer la productivité. Vous me parlez d'augmentations salariales de 1, 2 ou 3 p. 100 alors qu'en réalité, pour résoudre le problème, il ne faudrait pas accorder de petites augmentations, mais carrément imposer des diminutions pour rendre les coûts plus concurrentiels par rapport aux autres possibilités qui s'offrent aux expéditeurs, qu'il s'agisse des Etats-Unis ou de la côte du Pacifique.

• 1130

Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Matte: Lorsque nous sommes allés en enquête devant la Commission canadienne des transports, tous ces sujets ont été soulevés, principalement cette question du coût du pilotage évalué à 75 p. 100 du coût d'équipage d'un navire. C'est peut-être vrai, mais ce n'est pas la façon de calculer les coûts. Le coût du pilotage représente environ 1 p. 100 du coût d'exploitation des navires étrangers et de 2 à 3 p. 100 du coût d'exploitation des navires canadiens.

Si on isole les salaires, on n'arrivera pas à 1 p. 100. À quoi va-t-on arriver? Je ne le sais pas, car je n'exploite pas un navire, mais je suppose que le coût de la main-d'oeuvre doit représenter environ 25 p. 100 des coûts d'exploitation.

Faire ce genre de comparaisons n'est peut-être pas la meilleure façon de présenter un service. Je suis d'accord avec vous que le pilotage est coûteux, mais vous avez pu constater que les exigences étaient assez sévères. Il ne faut pas oublier que les pilotes assurent la sécurité sur le Saint-Laurent.

Des navires échoués à cause de l'expérience insuffisante d'un pilote, il n'y en a pas beaucoup sur le Saint-Laurent. Le but du pilotage est d'assurer la sécurité et le transit le plus rapide possible du point A au point B.

M. Ouellet: Vous croyez qu'il vaut la peine de payer ce prix, quel qu'il soit, pour assurer une navigation plus rapide et plus sécuritaire.

Acceptez-vous ce chiffre de 75 p. 100? S'il n'est pas exact, quel serait, d'après vous, le coût de...

M. Matte: Je n'ai pas les coûts d'exploitation d'un navire.

Il est possible que les frais de pilotage pour le transit entre Montréal et Les Escoumains représentent 75 p. 100 des coûts d'équipage pendant cette période de temps-là. Un équipage, c'est quoi? C'est peut-être 15 ou 20 personnes, pendant une journée ou environ 20 heures. On a dit que le coût du pilotage pour un navire de 730 pieds était de plus de 2,000\$. C'est possible.

M. Ouellet: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Johnson, we have another Authority here. I know some of the questions will

[Translation]

the members of this committee. However, we heard a completely different point of view during the hearing held in Thunder Bay. In particular, certain witnesses pointed out that pilotage costs for one day in the Laurentian District were equal to 75% of the entire crew cost and that these costs kept increasing each year. Some seemed to suggest that the Authority was not making many efforts to control cost and improve productivity. You talk about 1%, 2% or 3% increases when in fact the solution to the problem is not to give small increases, but to impose straight-out cuts so that your prices can better compete with the prices of the other means available to shippers, whether through the United States or on the Pacific Coast.

Do you have any comments to make about this?

Mr. Matte: These subjects were all discussed during the Canadian Transport Commission's investigation, especially this matter of pilotage costs being evaluated at 75% of the cost of a ship's crew. That may be true, but it is not the way to reckon the costs. Pilotage costs represent approximately 1% of a foreign ship's operation costs and 2% or 3% of a Canadian ship's operation costs.

If you consider salaries only, they will not represent 1% of total costs. What percentage will they represent? I could not say exactly, because I do not operate a ship, but I suppose manpower costs must amount to about 25% of total operation costs.

These kinds of comparisons are not very flattering to the service. I agree with you that pilotage is expensive, but, as you have noticed, the requirements are quite stringent. You must not forget that the pilots are responsible for safety on the St. Lawrence.

You do not see many ships on the St. Lawrence run aground because of inexperienced pilots. The purpose of pilotage services is to ensure a safe and rapid transit between point A and point B.

Mr. Ouellet: You believe that it is worthwhile to pay any price to ensure faster and safer navigation?

Do you accept the 75% figure? If it is not right, what do you think the cost of...

Mr. Matte: I do not have the ship operation costs.

It is possible that the cost of pilotage between Montreal and Les Escoumains is equal to 75% of the crew costs for that same period of time. What precisely is a crew in this context? It is maybe 15 or 20 people, for a day or approximately 20 hours. Pilotage services for a 730-foot ship cost \$2,000. It is possible.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Johnson, il y a les représentants de l'autre administration qui attendent. Je

[Texte]

be quicker because we are covering some of the same ground. Mr. Johnson, one question.

Mr. Johnson: There are actually two questions, Mr. Chairman, but they are brief.

Since you reduced your winter months from April to March, have you seen any increase in casualties or anything like that, has that not affected the efficiency of the operation?

Mr. Matte: No. We just negotiated that last week. We signed the contract on December 1, so we will see the difference next spring. This is something new for next year.

• 1135

Mr. Johnson: Oh, I see. Perhaps, Mr. Chairman, I should say at this time that I would like to compliment the pilots who are operating under very adverse weather conditions at some times with extreme currents and so on. The questions we are asking are not meant to slight the proficiency of the pilots.

I want to ask a question. From time to time governments are obliged to appoint members to the various pilotage Authorities. On your Pilotage Authority, are all the members current operating pilots or are they people who are just laymen?

M. Matte: Parmi les membres du conseil de l'Administration de pilotage des Laurentides, le président, qui prend sa retraite aujourd'hui, était pilote entre Québec et Montréal. Il était président depuis 1972.

Pour ma part, je suis vice-président. J'ai une formation comptable. J'étais antérieurement au ministère des Transports.

Il y a deux pilotes au conseil d'administration; l'un est un pilote actif et l'autre est un pilote retraité.

Nous avons un représentant de la Fédération maritime du Canada ainsi qu'un représentant de la *Dominion Marine Association*. Nous avons également celui qu'on appelle le représentant du peuple; actuellement, c'est un avocat.

He is an independent person. Mr. Blouin, the one we have now, is a lawyer in Quebec City.

Mr. Johnson: I was wondering—maybe it is not fair to put this question to you—whether you believe it is completely necessary to have the entire Authority made up of present operating pilots. Could some competent person other than a pilot contribute to the Authority?

The Chairman: Mr. Johnson, Mr. Matte may want to answer, although I doubt he could. This is what you should put to the Minister. We have all sorts of boards with people of competence and expertise in the field and other people to help dilute their expertise from time to time in order to get an overall view. I think in answer to the first part of your question, Mr. Matte answered there are some who are pilots with pilot experience and there are some others who do not and yet they are connected with the marine field, in large measure.

[Traduction]

sais que nous pourrions procéder plus rondement parce que nous parlerons un peu de la même chose. Monsieur Johnson, allez-y pour une question.

M. Johnson: En fait, j'en ai deux, Monsieur le président, mais elles sont brèves.

Depuis que vous avez réduit votre période d'hiver d'avril à mars, y a-t-il eu plus d'accidents qu'auparavant et l'efficacité des opérations en a-t-elle souffert?

M. Matte: Non. Cette décision a été prise la semaine dernière. Nous avons signé la convention le 1^{er} décembre. Ce n'est donc qu'au printemps prochain que nous saurons. C'est quelque chose de nouveau pour l'année prochaine.

M. Johnson: Je vois. Monsieur le président, je voudrais féliciter les pilotes du travail qu'ils accomplissent malgré les caprices parfois extrêmes du temps et les très forts courants qu'ils doivent affronter. Il ne faudrait pas penser que les questions que nous posons ont pour but de mettre en doute la compétence des pilotes.

J'ai une autre question. De temps à autre, les gouvernements doivent nommer des personnes aux différentes administrations de pilotage. Les membres qui font partie de votre administration de pilotage sont-ils tous des pilotes actifs à l'heure actuelle?

Mr. Matte: The chairman of the Laurentian Pilotage Authority, who retires today, used to pilot between Quebec City and Montreal. He had been chairman of the board since 1972.

As for myself, I am vice-chairman. I was trained as an accountant. I used to work for Transport Canada.

There are two pilots on the board; one is an active pilot and the other is retired.

The board has a representative from the Shipping Federation of Canada as well as one from the Dominion Marine Association. We also have what we call our representative of the people; actually, he is a lawyer.

M. Blouin a son cabinet à Québec.

M. Johnson: Je ne devrais peut-être pas vous poser cette question, mais je voudrais savoir si vous croyez qu'il est vraiment nécessaire que tous les membres du conseil d'administration soient des pilotes actifs. Une personne compétente qui ne serait pas pilote pourrait-elle faire aussi bien l'affaire?

Le président: Monsieur Johnson, M. Matte veut peut-être répondre à votre question, mais je doute qu'il le puisse. C'est une question que vous devriez poser au ministre. Il y a toutes sortes de conseils d'administration dont les membres sont des experts du domaine et des experts dans d'autres domaines, pour aider à diluer de temps à autre les opinions des experts du domaine, afin de favoriser une vue plus globale des choses. En réponse à la première partie de votre question, je crois que M. Matte a dit que certains membres étaient des pilotes, possédant donc une expérience du pilotage, et que certains autres

[Text]

Mr. Johnson: I will withdraw the question.

The Chairman: I think the question is really directed . . . In view of the fact that someone is going to have to appoint a new chairman, we can always review it in an Order in Council appointment, if it comes this way.

Anyway, we have another Authority. Quite frankly, I do think we are going to be writing a letter and asking some other questions in terms of detail that we do not want to take the time here. We have asked some precise questions but they have actually raised more questions. I know we are going to write a letter, so do not be surprised if you get a letter from us.

Your annual report summarizes the questions of members today and the different things that are happening to the Authority. In the last paragraph and the last sentence, the Authority says that severe measures to rectify the financial situation have been put forward in the 1986-90 corporate plan of the Authority. Could you tell us what those severe measures are?

M. Matte: Eh bien, comme je le disais tout à l'heure, nous avons réduit le personnel, entres autres de deux cadres qui commandaient des salaires d'au-delà de 40,000\$ par année. Nous avons aussi réduit le nombre de pilotes au port de Montréal.

• 1140

The Chairman: I guess the reason I am asking, Mr. Matte, is that last year we had your corporate plan that had been filed at this time. What is the status of your corporate plan you refer to? Has it been referred to the Minister? Because we do not have it before us, and we usually have the summary of those, which helps remove a lot of the questions when we see what you are trying to do. Can you tell me today where your corporate plan is, without getting into it?

Mr. Matte: The one mentioned in this annual report—we sent that one to the Minister last year. But we prepared another one this fall, and we also sent the new one to the Minister. I do not know where it is now, maybe at Treasury Board.

The Chairman: It was sent last fall, you say, or this fall.

Mr. Matte: We prepared one last fall, in the fall of 1985, and we prepared another one this fall.

The Chairman: We all know these corporate plans are an involving thing. They go for five years, and then six months later you have to file a revised one because certain things change. So you sent the last one in the fall.

Mr. Matte: Yes. I do not remember exactly the date.

[Translation]

membres ne possédaient aucune expérience du pilotage, malgré qu'ils soient liés au domaine de la navigation.

M. Johnson: Je retire donc ma question.

Le président: En réalité, je crois que la question s'adresse . . . Compte tenu qu'il va falloir nommer un nouveau président, nous pourrions toujours examiner la question quand nous discuterons de la nomination par arrêté ministériel, si nous avons jamais à en discuter.

Quoi qu'il en soit, nous avons encore à discuter avec les représentants de l'autre Administration. Pour être franc, je crois que nous allons rédiger une lettre dans laquelle nous vous demanderons d'autres détails que nous ne voulons pas prendre le temps d'aborder aujourd'hui. Nous avons posé quelques questions précises qui en ont, en fait, soulevé bien d'autres. Nous allons rédiger une lettre; alors, ne soyez pas surpris de la recevoir.

Votre rapport annuel résume les questions des membres du Comité et la situation de l'Administration. À la dernière phrase de votre rapport annuel, vous dites que des mesures rigoureuses pour redresser la situation financière ont été proposées dans le plan d'entreprise de l'Administration pour 1986-1990. En quoi consistent ces mesures?

Mr. Matte: Well, as I mentioned earlier, we have cut our personnel, amongst others, two managers who made over \$40,000 a year. We have also reduced the number of pilots at the Montreal Harbour.

Le président: La raison pour laquelle je pose la question, monsieur Matte, c'est que l'année dernière, à la même époque, votre plan d'entreprise avait déjà été déposé. Où en est le plan d'entreprise en question? A-t-il été transmis au ministre? Nous ne l'avons pas ici aujourd'hui et, en règle générale, nous en avons le sommaire, ce qui répond déjà à pas mal de questions. Pouvez-vous me dire aujourd'hui où en est votre plan d'entreprise sans nous parler de ce qu'il renferme?

M. Matte: Le plan d'entreprise dont il est question dans le rapport annuel a été transmis au ministre l'année dernière. Mais nous en avons rédigé un autre l'automne dernier, que nous avons aussi transmis au ministre. Je ne sais pas à quelle étape il en est à l'heure actuelle. Il est peut-être rendu au Conseil du Trésor.

Le président: Vous l'avez remis à l'automne de 1985, vous dites, ou l'automne dernier?

M. Matte: Nous avons rédigé un plan d'entreprise à l'automne de 1985 et un autre l'automne dernier.

Le président: Nous savons tous que ces plans d'entreprise évoluent sans cesse. Ce sont des plans quinquennaux qu'il faut toujours réviser six mois plus tard parce que les choses ne sont plus ce qu'elles étaient, elles ont évolué. Donc, vous avez remis votre dernier plan l'automne dernier.

M. Matte: Oui. Je ne me souviens pas de la date précise.

[Texte]

The Chairman: Mr. Clerk, could you check to see perhaps where that thing is?

Mr. Matte: They sent the last one in October.

The Chairman: Let us get on to the other Authority. Mr. Matte, I want to thank you. Sorry, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: This question may have been asked while I was out. Do some or all of the lake ships that operate in the seaway and the Great Lakes have to have a pilot or do most of them not? Are your pilots mostly for salties or . . . ?

Mr. Matte: I gave the dimension a few minutes ago.

Mr. Benjamin: Oh, we did that. Okay.

The Chairman: We are going to come to the Great Lakes Pilotage Authority, when that could be asked.

Mr. Benjamin: But I mean there are Great Lakes ships that end up in Quebec City.

The Chairman: As I remember, we have been here two hours on this Authority, and I thought that question was asked earlier, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: As the legal counsel, Mr. Major, are you an employee of the Authority or are you on a retainer basis? Are you part of the professional services and members allowances?

Mr. Guy Major (Legal Counsel, Laurentian Pilotage Authority): That is right, I am. I am not an employee of the Authority. But I do not far from earn the total amount indicated.

The Chairman: If you participated in the 51-day hearing before the CTC, a working 51 days, which must have stretched over several months—like six or so—I must say I am amazed the professional services fee is less in 1985 than 1984.

Mr. Major: I will tell you what it was. I am on a flat-rate basis—whatever the work that has to be done—and last year it was something around \$60,000.

The Chairman: Fine. I did not want to get too direct, but I must say it is part of the public record, and Mr. Belsher points out that it is note 7 on the bottom of page 10. But a 51-day hearing does involve quite a bit. That does not involve Mr. Blouin. That involves you and your firm.

Mr. Major: That is right.

The Chairman: The hearing there, the 331 . . . Okay. Any further questions? Mr. Matte, there will be a letter. Thank you very much for your attendance today.

[Traduction]

Le président: Monsieur le greffier, pourriez-vous vérifier où en est ce plan?

M. Matte: C'était en octobre, oui.

Le président: Passons maintenant au rapport de l'administration de pilotage des Grands lacs. Monsieur Matte, je vous remercie. Je m'excuse, allez-y, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Cette question a peut-être été posée quand je n'étais pas là tout à l'heure. Les navires qui empruntent la voie maritime et qui sillonnent les Grands lacs doivent-ils tous avoir un pilote? Y a-t-il des exceptions? Les services de pilotage que vous offrez sont-ils surtout destinés aux navires océaniques ou . . . ?

M. Matte: J'ai déjà répondu à ces questions il y a quelques minutes.

M. Benjamin: Ah bon! Très bien.

Le président: Vous pourrez les poser aux représentants de l'Administration de pilotage des Grands lacs tout à l'heure.

M. Benjamin: Mais il y a des navires des Grands lacs qui descendent jusqu'à Québec, n'est-ce pas?

Le président: Si je me souviens bien, ça fait déjà deux heures que nous discutons avec les représentants de l'Administration de pilotage des Laurentides, et je crois que ces questions ont déjà été posées, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Monsieur Major, en qualité de conseiller juridique, êtes-vous un employé de l'administration? Si vous ne l'êtes pas, est-ce à vous qu'on a versé une bonne partie de la somme indiquée au poste «services professionnels et indemnités des membres»?

M. Guy Major (conseiller juridique, Administration de pilotage des Laurentides): Non, je ne suis pas un employé de l'Administration. Et je suis loin de gagner la somme indiquée ici.

Le président: Si vous avez participé aux audiences de la CCT qui ont duré 51 jours, 51 jours ouvrables, pendant l'enquête qui a dû s'étendre sur plusieurs mois—six ou sept, probablement—je dois dire que je suis étonné que les services professionnels aient coûté moins cher en 1985 qu'en 1984.

M. Major: Je travaille à forfait—sans égard à la charge de travail—et l'année dernière, mes honoraires ont été d'environ 60,000\$.

Le président: Très bien. Je ne voulais pas me montrer trop direct, mais ce sont des choses qui intéressent la population, et M. Belsher indique que l'explication se trouve à la note 7 dont on fait mention au bas de la page 10. Mais 51 jours d'audiences, ça demande beaucoup. C'est vous et votre firme qui y avez travaillé, et non pas M. Blouin, n'est-ce pas?

M. Major: C'est juste.

Le président: Très bien. D'autres questions? Monsieur Matte, vous allez recevoir une lettre de notre part. Merci beaucoup d'être venu nous rencontrer.

[Text]

If we can now move to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd., who have been sitting patiently by. They have heard the type of questioning. I am going to let Mr. Reid lead off, and I would really hope that the view of some of what we asked Mr. Matte has been on general matters, which hopefully we are not going to have to totally repeat before the Great Lakes Pilotage Authority.

So we thank you, gentlemen, for coming today, and we welcome Mr. Armstrong and continue.

Mr. Armstrong, I know you have been very patient, and we actually got a little more in length once we got started. You were here on time too, at 9.30 a.m., or before us, so I am not going to waste any more of your time. I would like to welcome you, and if you could introduce the gentlemen with you, whom I met earlier, and then I am going to throw it open to Mr. Reid to start in on the questions, if you do not have anything in an opening matter to say. We have your annual report.

• 1145

Mr. Richard G. Armstrong (Chairman, Great Lakes Pilotage Authority Ltd.): I do not want to take your time away from questions because I think it is very important to all the members. With me is Mr. Childerhose, the Treasurer of the Great Lakes Pilotage Authority.

I brought a one-page statement which I do not have to read if you do not wish, but I think it sets the context in which we operate. It is different from other Authorities. I have copies of it with me which could go to all of you. It is just a fact sheet to give some context to what we do.

The Great Lakes Pilotage Authority Ltd. is incorporated as a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. However, under the Financial Administration Act it is considered as a parent corporation.

It is managed by a board of directors comprised of representatives of pilots, the Shipping Federation of Canada, the public at large and the Dominion Marine Association.

The Authority is responsible for pilotage west of the St. Lambert Lock at Montreal through to the Lakehead as well as the port of Churchill, Manitoba. There are five main pilotage districts: Cornwall district which is from St. Lambert Lock in Montreal to Snell Lock at Massena, New York; district No. 1, from Snell Lock to Cape Vincent, New York, Lake Ontario; district No. 2, from Port Wellar to Port Huron, Michigan; and district No. 3, from Port Huron to... I should add Lakes Huron, Michigan and Superior to Thunder Bay and Duluth.

All of the areas except Cornwall district and the Welland Canal are international districts. The international districts are regulated through a memorandum of arrangements between

[Translation]

Passons maintenant aux représentants de l'Administration des Grands lacs Ltée, qui ont eu la patience d'attendre tout ce temps. Ils ont entendu les questions qui ont été posées. Nous allons débiter avec M. Reid, et j'espère sincèrement que, compte tenu des questions générales que nous avons déjà abordées avec M. Matte, nous n'aurons pas à tout répéter avec les représentants de l'Administration de pilotage des Grands lacs.

Messieurs, merci de votre présence. Monsieur Armstrong, soyez le bienvenu.

Monsieur Armstrong, je sais que vous avez été très patient et que nous nous sommes un peu plus étendus que prévu. Vous êtes arrivé à l'heure ce matin, à 9h30, ou même avant nous, et je ne vais pas vous faire perdre davantage de temps que vous en avez déjà perdu. Je voudrais donc d'abord vous souhaiter la bienvenue et vous demander de nous présenter votre collègue que j'ai déjà rencontré plus tôt. Si vous n'avez pas de déclaration particulière à nous faire en débutant, je demanderais à M. Reid de poser les premières questions. Nous avons votre rapport annuel.

M. Richard G. Armstrong (président, Administration de pilotage des Grands lacs Ltée): Je ne voudrais pas empiéter sur le temps réservé aux questions parce que je sais que c'est très important pour tous les membres. Mon collègue est M. Childerhose, trésorier de l'Administration de pilotage des Grands lacs.

J'ai préparé une déclaration qui tient sur une page, que je ne suis pas obligé de lire si vous n'y tenez pas, mais qui résume bien le contexte dans lequel nous travaillons. Il diffère quelque peu de celui des autres administrations. J'ai quelques copies de ma déclaration que l'on pourrait peut-être distribuer à tous les membres. Ce n'est en fait qu'un résumé qui situe un peu le contexte dans lequel nous travaillons.

L'Administration de pilotage des Grands lacs Ltée est une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Toutefois, en vertu de la Loi sur l'administration financière, elle est considérée comme une société mère.

Les membres de son conseil d'administration sont des représentants des pilotes, de la Fédération maritime du Canada, du public en général et de la *Dominion Marine Association*.

L'Administration est chargée d'assurer le pilotage de la partie ouest de l'écluse de Saint-Lambert à la partie supérieure des Grands lacs, y compris le port de Churchill, au Manitoba. Il y a cinq zones de pilotage principales: la zone de Cornwall, de l'écluse de Saint-Lambert à celle de Snell, à Massena, dans l'État de New York; la zone n° 1, de l'écluse de Snell à Cape Vincent, New York, lac Ontario; la zone n° 2, de Port Wellar à Port Huron, au Michigan; et la zone n° 3, de Port Huron à... Je devrais ajouter des lacs Huron, Michigan et Supérieur à Thunder Bay et Duluth.

Toutes les régions, à l'exception de la zone de Cornwall et du canal de Welland, sont des zones internationales. Les zones internationales sont régies par un protocole d'entente canado-

[Texte]

Canada and the United States which establishes which nation will do what, and where and in what proportion in order to divide the work and avoid duplication. Pilotage is compulsory for ocean vessels and is non-compulsory for inland vessels.

As a consequence of the serious decline in traffic which occurred in 1985, the Authority initiated a significant cost-reduction program of the order of \$1 million. It is expected the Authority will not require an appropriation for 1986 operations.

The Chairman: Mr. Armstrong, thank you very much for that very succinct statement. It puts things in a proper perspective and I think will expedite and even shorten questions. Mr. Reid, you are the first questioner.

Mr. Reid: Thank you very much, Mr. Chairman. I join the chairman in welcoming Mr. Armstrong and his other representative of the Pilotage Authority to the table.

My first series of questions might be on a general basis. I thank you for the introduction. I point out that the employees of the Great Lakes Pilotage Authority are all considered civil servants as opposed to contractors or self-employed contractors as is the Laurentian Authority just referred to. Is that so?

Mr. Armstrong: Yes. They are not civil servants in the sense of public servants, but they are employees of the Authority of the Crown corporation.

Mr. Reid: Do they enter into employee-management collective bargaining agreements throughout the whole of the Authority?

Mr. Armstrong: There are collective agreements for the pilots basically in those groups in the middle paragraph, except that District No. 2 and District No. 3 are together in one collective agreement. There are about four collective agreements with pilots.

Mr. Reid: Because of the experience and the example of the Laurentian Pilotage Authority, have you considered a variation from the civil service aspect to another arrangement which might be entered into?

Mr. Armstrong: The Pilotage Act makes provision for two things: you can be a contractor or an employee. It seems to me the election is left to the group of pilots. Our pilots have all elected to be employees.

Mr. Reid: We have heard of the three separate districts in Laurentian; you have five. If they have a sort of autonomy, why are the five districts in the Great Lakes all public service as opposed to contractors or entrepreneurs?

[Traduction]

américain dans lequel les responsabilités du pilotage sont réparties entre les pays de manière à équilibrer la charge de travail et éviter le double emploi. Le pilotage est obligatoire pour les navires océaniques et ne l'est pas pour les navires qui empruntent les voies navigables à l'intérieur des terres.

A la suite de la diminution marquée du trafic en 1985, nous avons entrepris un important programme de réduction des coûts de l'ordre de 1 million de dollars. Nous prévoyons ne pas avoir besoin de crédit parlementaire en 1986.

Le président: Monsieur Armstrong, merci beaucoup d'avoir été aussi bref. Votre déclaration situe bien le contexte et accélérera, je pense, l'étude de votre rapport annuel. Monsieur Reid, je vous en prie.

M. Reid: Merci beaucoup, monsieur le président. Je souhaite moi aussi la bienvenue à M. Armstrong et à son collègue de l'Administration de pilotage.

Ma première série de questions porte sur des généralités. Je vous remercie de l'introduction que vous avez faite. Contrairement à l'Administration de pilotage des Laurentides, qui a recours à des entrepreneurs, les employés de l'Administration de pilotage des Grands lacs sont tous fonctionnaires, n'est-ce pas?

M. Armstrong: Oui. Ils ne sont pas des fonctionnaires au sens propre du terme, mais ce sont des employés de l'Administration, de la Société d'Etat.

M. Reid: Sont-ils tous régis par des conventions collectives?

M. Armstrong: Il y a une convention collective qui régit les pilotes dans chaque zone, sauf dans les zones 2 et 3 où il n'y a qu'une seule convention. En tout, il y a environ quatre conventions collectives pour les pilotes.

M. Reid: Compte tenu de l'expérience de l'Administration de pilotage des Laurentides et de l'exemple qu'elle fournit, avez-vous pensé à d'autres possibilités en fonction de la prestation des services de pilotage?

M. Armstrong: La Loi sur le pilotage offre deux options: vendre des services en qualité d'entrepreneur ou devenir employé. Je crois que c'est au pilote qu'il appartient d'en décider. Nos pilotes ont tous préféré devenir employés.

M. Reid: Nous avons parlé tout à l'heure des trois zones distinctes de la région des Laurentides vous en avez cinq. Si elles sont aussi toutes distinctes, pourquoi les cinq zones de la région des Grands lacs sont-elles toutes desservies par des fonctionnaires plutôt que des entrepreneurs?

• 1150

Mr. Armstrong: I do not know why they have elected to be employees as opposed to contractors. I think historically if you look back you will find the pilots in District No. 2, which is really Welland Canal and west, have been public servants, if you want to use the term, going way back in time. Conse-

M. Armstrong: Je ne sais pas pourquoi ils ont préféré devenir employés plutôt qu'entrepreneurs. En remontant dans l'histoire, bien des années en arrière, on constate que les pilotes de la zone n° 2, celle du canal de Welland et à l'ouest du canal, ont toujours été des fonctionnaires, si c'est le terme que vous

[Text]

quently, when the act came into force in 1972, these pilots were already employees.

The others were under a contract basis and for some reason over the course of the years elected to become employees. There is provision in the act for entrance into the Public Service Superannuation Act. I really do not know whether people as they aged thought it would be a beneficial plan to be in and chose it on this basis.

Mr. Reid: The Great Lakes Pilotage Authority has the Authority to grant exemption certificates to masters of ships and vessels which ply the Great Lakes from Montreal to Thunder Bay. I am assuming from what I have read that the Great Lakes Pilotage Authority almost generally grants the exemption certificate to the master of a vessel of a certain size and qualification. Can you give any limitations on when they would not grant such an exemption?

Mr. Armstrong: The occasions when an exemption would not be granted are with vessels which would trade outside what is defined as home trade in the Canada Shipping Act. If a vessel trades in and out of the lakes and beyond the home trade definition, they are then required to take a pilot.

Mr. Reid: Would they be referred to as the foreign vessels and shippers?

Mr. Armstrong: Generally it is foreign shippers who do it.

Mr. Reid: I want to make a cautious reference to the U.S. masters of ships who ply the Great Lakes. Do you give them a certificate which allows them to travel the Great Lakes and is there a restriction on what port they might enter when you do so?

Mr. Armstrong: There is a reciprocal arrangement in the act with respect to Canadian and U.S. vessels in which Canada recognizes whatever certificates they issue and the United States recognizes ours.

Under the U.S. Pilotage Act, vessels can only make occasional voyages to the maritime provinces. This is the extent to which they can trade and it is the part we recognize.

Mr. Reid: Would those same provisions apply to other pilotage Authorities in their capacity or Authority to grant certificates of exemption?

Mr. Armstrong: I do not know. I do not think I could comment on the other pilotage Authorities. I think the Great Lakes Pilotage Authority is rather unique in that it does have this international interface which the other Authorities do not have.

Mr. Reid: Even if you did not apply the international aspect and referred only to Canadian lakers and Canadian masters of such lakers, could the other Authorities grant the same certificate of exemption you do?

Mr. Armstrong: I would have to make a distinction. We do not grant a certificate as such; we grant an exemption. The act

[Translation]

voulez utiliser. Par conséquent, quand la loi est entrée en vigueur, en 1972, ces pilotes étaient déjà des employés.

A cette époque, les pilotes des autres zones étaient des entrepreneurs qui au fil des ans, pour une raison ou une autre, ont décidé de devenir employés. La loi prévoit que les pilotes peuvent demander d'adhérer au Régime de pensions de la Fonction publique. Je ne sais vraiment pas si c'est l'âge qui a fait penser à ces personnes que ce pourrait être avantageux et qui les a convaincus de devenir fonctionnaires.

M. Reid: L'Administration de pilotage des Grands lacs a le pouvoir de délivrer des certificats de pilotage aux capitaines de navires qui sillonnent la voie maritime, de Montréal à Thunder Bay. Ce que j'ai lu me permet de supposer que l'Administration de pilotage des Grands lacs ne refuse presque jamais d'accorder le certificat au capitaine qui possède les qualités requises et dont le navire a certaines dimensions précises. Dans quelles circonstances pourrait-il arriver qu'une demande de certificat soit rejetée?

M. Armstrong: Il pourrait arriver qu'un certificat d'exemption ne soit pas accordé quand il s'agit de navires qui sortent des limites de la zone de commerce intérieur définie dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Les navires qui empruntent la voie maritime et qui sortent des limites de cette zone doivent recourir aux services d'un pilote.

M. Reid: Dans la plupart des cas, cela s'applique-t-il à des navires battant pavillon étranger?

M. Armstrong: En règle générale, oui.

M. Reid: Sans trop m'avancer, je voudrais parler un peu des capitaines de navires américains qui sillonnent les Grands lacs. Délivrez-vous à ces capitaines un certificat qui leur permet de piloter sur les Grands lacs et y a-t-il des restrictions quelconques quant au port où ils peuvent entrer?

M. Armstrong: Il y a une clause de réciprocité dans la loi en ce qui a trait aux navires canadiens et aux navires américains, qui veut que le Canada reconnaisse les certificats délivrés par les autorités américaines, et vice-versa.

La loi américaine sur le pilotage stipule que leurs navires ne peuvent effectuer que des voyages occasionnels dans les provinces maritimes. C'est la limite imposée et l'élément que nous reconnaissons.

M. Reid: Ces dispositions valent-elles aussi pour les autres administrations de pilotage?

M. Armstrong: Je ne sais pas. Je ne pense pas pouvoir tellement parler des autres administrations de pilotage. Je pense que l'Administration de pilotage des Grands lacs se distingue un peu des autres administrations de par la dimension internationale de certaines de ces activités.

M. Reid: En oubliant cette dimension internationale et en ne considérant que les navires canadiens et les capitaines canadiens de ces navires, les autres administrations pourraient-elles délivrer le même certificat que vous?

M. Armstrong: Il faudrait que j'apporte une précision. Ce n'est pas un certificat que nous accordons, mais plutôt une

[Texte]

talks about a licence or a certificate which are two things. Then there is an exemption we make under the regulation, which is really a third thing.

Mr. Reid: The granting of an exemption is only after the person is qualified to do so.

Mr. Armstrong: Yes, they have to meet certain qualifications.

Mr. Reid: I know you will be hesitant about making comment in the presence of guests, but might I ask you this. In the five districts and the length of navigation from Montreal to Thunder Bay, are the numbers of incidents . . . ? I am just looking at the Laurentian and they have a remarkable record with respect to the number of assignments and instances. The percentage of instances to assignments is always in the 99 percentage area. Is navigation more difficult in the lower St. Lawrence than it is in the part of the St. Lawrence Seaway under your control?

• 1155

Mr. Armstrong: I would not be hesitant to answer that question if I was qualified to answer it. I am not a mariner myself; consequently I cannot make that judgment. I do know you are affected by tidal situations in the lower river, up to Quebec at least. In the Great Lakes you are confronted with locks and narrow channels and weather that is not particularly clement. So I can just point out those things, and that is all the comparison I can make.

Mr. Reid: So in your section, you are not free from difficulty either.

Mr. Armstrong: Far from it, I would say.

Mr. Reid: Might I then, Mr. Armstrong, refer to the corporate plan and operations for a moment.

How close was your Pilotage Authority in estimating and forecasting the traffic figures for the year 1986? As I gather from the plan, you reduced the projections of 1986 by 2% from 1985. What projections have you made for the future with respect to assignments, and on what basis do you make those projections?

Mr. Armstrong: You have to understand the context in which we make our corporate plan. Our corporate plan is made up about August of a given year for the following year, which commences in April. Consequently, we are making it up seven months in advance of the first date of its implementation. We work on a calendar year, but we make it up in August. The season does not start until the following April, which is seven months. We are only halfway through it about 12 months later. We finish it maybe 14 or 15 months later. So it is a very difficult process to make judgments as to what traffic is going to be, because you are projecting so far in advance.

[Traduction]

exemption. Aux termes de la loi, il y a des brevets et des certificats qui sont des éléments tout à fait distincts. Il y a ensuite l'exemption que nous accordons en vertu du règlement et qui constitue en réalité un troisième élément tout à fait distinct lui aussi.

M. Reid: L'exemption n'est accordée que lorsque la personne est qualifiée.

M. Armstrong: Oui, elle doit répondre à certaines exigences.

M. Reid: Vous ne voudrez peut-être pas faire de commentaires en présence de nos invités d'aujourd'hui, mais puis-je vous demander ceci: compte tenu des cinq zones que vous desservez et de la distance entre Montréal et Thunder Bay, le nombre d'accidents . . . ? Je regarde un peu les statistiques du nombre d'affectations et d'accidents de l'Administration de pilotage des Laurentides et je dois dire que c'est toute une performance. Le pourcentage des affectations sans accidents se maintient toujours dans les 99 p. 100. La navigation est-elle plus difficile dans la région du bas Saint-Laurent que dans la partie de la Voie maritime que vous desservez.

M. Armstrong: Je n'aurais aucune hésitation à répondre à cette question si j'étais qualifié pour le faire. N'étant pas un marin, je ne peux me prononcer là-dessus. Je sais que les marées rendent la navigation difficile dans le bas du fleuve, au moins jusqu'à Québec en tout cas. Par contre, dans la région des Grands lacs, il y a des écluses, des canaux étroits, et le temps qui n'est pas particulièrement clément. Ce sont les seuls éléments qui me viennent à l'esprit et c'est la seule comparaison que je peux faire.

M. Reid: Donc, dans la zone que vous desservez, ce ne sont pas les difficultés qui manquent non plus.

M. Armstrong: Loin de là, je dirais.

M. Reid: Passons donc maintenant à votre plan d'entreprise et à vos opérations si vous voulez bien, monsieur Armstrong.

Vous êtes-vous beaucoup trompé dans vos prévisions quant au nombre d'affectations qu'il y aurait en 1986? Si j'en juge à ce qu'il y a dans votre plan, vous avez rajusté vos prévisions de 2 p. 100 à la baisse par rapport à 1985. Que prévoyez-vous pour les années à venir et sur quoi vous appuyez-vous pour faire de telles prévisions.

M. Armstrong: Vous devez comprendre le contexte dans lequel nous établissons notre plan d'entreprise. Le préparation du plan d'entreprise d'une année qui ne débutera qu'en avril commence au mois d'août qui précède. Nous commençons donc à préparer le plan sept mois avant sa mise en oeuvre. Le plan couvre une année civile, mais nous l'établissons en août. La saison de la navigation ne débute pas avant avril, sept mois plus tard. Après 12 mois, nous n'en sommes donc qu'à environ la moitié de la période sur laquelle porte notre plan. À partir de la préparation d'un plan, au mois d'août, ce n'est que 14 ou 15 mois plus tard qu'il vient à terme. Il est donc extrêmement difficile de prévoir à si long terme.

[Text]

When you make up a corporate plan in August, you are having to use numbers that really only reflect half the season you are already into. There is still half of it left, maybe a little more than half of it left, that you really do not know about. So you have to take into account what is occurring in the year you are looking at, look back historically to see what happened, then listen to the experts with respect to what traffic will be in the future, and try to come to some conclusion. So it is a very imprecise measure and we try to do the best we can with it.

Mr. Reid: As I gather, Mr. Armstrong, most of the pilotage assignments in your section of the Authority are to masters or foreign shippers.

Mr. Armstrong: Correct.

Mr. Reid: That was assessed or projected to be 7,750 for the year 1986. I take it from the plan that you have extended that projection of 7,750 for the next five years. Does that mean there will not be any increase in foreign shipping? Have you experienced a severe decline of foreign shipping in the last years that would lead you to misread the current estimate of 7,000 traffic shipments?

Mr. Armstrong: I think last year traffic declined in the order of about 21%, at least insofar as we are concerned. We deal primarily with foreign shipping.

I do not think that anyone predicted that kind of a decline for that year. The traffic we are experiencing this year, for example, is an increase over the major decline that took place last year. However, it is still not coming anywhere near matching 1984.

I think that year was rather an unexpected one. The reasons for it, I do not really know, but it was a major decline.

• 1200

Mr. Reid: You heard the questioning directed to the Laurentian Pilotage Authority. I want to direct one or two questions to you in the same manner.

The number of pilots declined from 9,377 in 1984 to 7,750 in 1986. What numbers of pilots have you on strength in the Great Lakes Pilotage Authority in 1986, compared with the number in 1984, when you had 9,377 assignments?

Mr. Benjamin: It is assignments, not number of pilots.

Mr. Reid: No. They were assignments. I am asking the number of pilots now on strength.

Mr. Armstrong: Currently, we have 104 Canadian pilots who work in the—

Mr. Reid: —in 1986.

Mr. Armstrong: I just cannot recall exactly what we had in 1984. It seems to me that it must have been about 115 or 116.

Mr. Reid: May we assume 115?

Mr. Armstrong: Use 115. I think it is a reasonable number.

[Translation]

En préparant un plan d'entreprise au mois d'août, on est forcé d'utiliser des chiffres qui ne valent en réalité que pour la moitié de la saison en cours. Il reste encore la moitié de la saison dont on ne sait pas grand-chose, peut-être même un peu plus de la moitié de la saison. Il faut donc tenir compte de ce qui se passe dans l'année en cours, de ce qui s'est passé auparavant, écouter ce que les experts ont à dire sur l'évolution du trafic, et tenter d'en tirer certaines conclusions. C'est donc une formule de mesure très imprécise que nous appliquons du mieux que nous pouvons.

M. Reid: Si je comprends bien, monsieur Armstrong, la plupart des affectations de pilotage dans la région que vous desservez sont destinées à des capitaines ou des navires battant pavillon étranger.

M. Armstrong: C'est juste.

M. Reid: Vous aviez prévu qu'il y en aurait 7,750 en 1986. Je constate que vous avez conservé la même prévision de 7,750 affectations pour les cinq prochaines années. Cela veut-il dire qu'il n'y aura pas d'augmentation du trafic des navires étrangers? Y a-t-il eu une diminution si marquée dans les années passées qui vous avait amené à mal interpréter la prévision actuelle de 7,000 affectations.

M. Armstrong: L'année dernière, je crois que le trafic a diminué d'environ 21 p. 100, dans notre région en tout cas. Les navires étrangers sont nos principaux clients.

Je ne crois pas que quiconque ait pu prévoir une telle diminution. Le trafic de cette année, par exemple, a augmenté par rapport à la diminution importante survenue l'an dernier. Toutefois, nous sommes encore bien loin du trafic que nous avons connu en 1984.

Personne n'avait prévu une telle diminution cette année-là. Pourquoi s'est-elle produite? Je ne sait vraiment pas, mais la diminution a été importante.

M. Reid: Vous avez entendu les questions qui ont été posées aux représentants de l'Administration du pilotage des Laurentides. Je voudrais vous en poser une ou deux du même genre.

Le nombre de pilotes est parti de 9,337, en 1984, pour aboutir à 7,750, en 1986. Combien de pilotes avez-vous à l'Administration de pilotage des Grands lacs, en 1986, par rapport à 1984, année où il y a eu 9,377 affectations.

M. Benjamin: Vous voulez dire combien d'affectations, et non pas combien de pilotes.

M. Reid: Non. C'était des affectations. Je demande combien de pilotes il y a maintenant?

M. Armstrong: À l'heure actuelle, nous avons 104 pilotes canadiens qui travaillent . . .

M. Reid: . . . en 1986.

M. Armstrong: Je ne me rappelle pas combien de pilotes nous avions en 1984. Ce devait être 115 ou 116, je suppose.

M. Reid: Disons 115 pilotes.

M. Armstrong: Si vous voulez. Cela me paraît raisonnable.

[Texte]

Mr. Benjamin: What did you have in 1985, projecting 104 for 1986?

Mr. Armstrong: We have 104 in 1986. I guess we would have had about 113 in 1985.

Mr. Benjamin: What do you project for 1987?

Mr. Armstrong: I think we are projecting about 104, but it may decline by a couple.

Mr. Reid: The number of assignments are continued as for 1986. Have you any reason to think it will be any fewer than 104?

Mr. Armstrong: Yes, I think there will be fewer than 104. We know a few people are going to retire. We would certainly be taking a long look at whether we will be replacing them.

Mr. Reid: Since you enter into collective bargaining agreements with pilots, how were they paid? How much were they paid and on what basis?

Mr. Armstrong: They are paid on a monthly salary basis. I have forgotten exactly what the monthly rate is. It varies a little bit because the conditions are different in each group. If I had to use an average of what a pilot would get in a season on a yearly basis, I guess it would be in the order of about \$60,000 to \$65,000.

Mr. Reid: Plus expenses.

Mr. Armstrong: Plus their travel expenses, yes.

Mr. Benjamin: Plus their fringe benefits.

Mr. Armstrong: And their fringe benefits, yes.

Mr. Benjamin: But the \$60,000 to \$65,000 is the actual—

Mr. Armstrong: The base salary is what I am talking about.

Mr. Benjamin: The annual salary?

Mr. Armstrong: Yes.

Mr. Reid: Would this prevail generally throughout the whole of the . . . ?

Mr. Armstrong: I use it as an average. Yes, it would be a fair number to use.

Mr. Reid: I was interested in looking at your annual report. In 1984, the total pilotage revenue is \$10.487, million. The expenses paid to pilots for salaries and benefits—and it might just be a coincidence—was \$8.487 million. It is exactly a \$2 million difference.

Is there any relationship between this difference as to the amount of money that is paid to the Authority for its overhead? Or did it just work out this way on the basis of your salary benefits?

Mr. Armstrong: I think it just worked out this way. I do not think there is any relationship.

[Traduction]

M. Benjamin: Et combien y avait-il de pilotes en 1985, pour projeter d'en abaisser le nombre à 104 en 1986.

M. Armstrong: Nous avons aujourd'hui 104 pilotes, en 1986. Je suppose que nous devons en avoir 113 en 1985.

M. Benjamin: Et que prévoyez-vous pour 1987?

M. Armstrong: Je crois que nous prévoyons que nous aurons encore 104 pilotes, mais il peut arriver que nous en ayons un ou deux de moins.

M. Reid: Le nombre d'affectations demeure le même pour 1986. Avez-vous quelque raison de croire que vous aurez moins de pilotes à votre service?

M. Armstrong: Oui, je pense que nous aurons moins de pilotes. Certains s'en vont à la retraite. Nous cogiterons sûrement beaucoup avant de décider de les remplacer.

M. Reid: Depuis que vous avez signé des conventions collectives avec vos pilotes, comment sont-ils rémunérés? Combien gagnent-ils et quelle formule de rémunération applique-t-on?

M. Armstrong: Les pilotes sont rémunérés mensuellement. Je ne sais plus très bien combien ils touchent par mois. La rémunération varie un peu selon les conditions de chaque groupe. En moyenne, je dirais que les pilotes gagnent environ 60,000\$ à 65,000\$ par année.

M. Reid: Plus les dépenses?

M. Armstrong: Plus leurs frais de déplacement, oui.

M. Benjamin: Et leurs avantages sociaux.

M. Armstrong: C'est juste, oui.

M. Benjamin: Mais les 60,000\$ ou 65,000\$ en question sont bien le traitement.

M. Armstrong: Le salaire de base d'un pilote, oui.

M. Benjamin: Son traitement annuel?

M. Armstrong: Oui.

M. Reid: Est-ce que c'est le salaire que touchent tous . . .

M. Armstrong: C'est une moyenne. Oui, je suppose que c'est à peu près juste.

M. Reid: Il y a quelque chose qui m'intrigue dans votre rapport annuel. En 1984, les recettes que l'on a tirées des droits de pilotage ont été de 10,487 millions de dollars. Or, les traitements et les prestations des pilotes se sont chiffrés—et ce n'est peut-être qu'une coïncidence—à 8,487 millions de dollars. La différence entre les deux postes est de 2 millions de dollars précisément.

Y a-t-il un rapport quelconque entre cette différence et les frais généraux de l'Administration? S'agit-il d'une pure coïncidence?

M. Armstrong: Oui, je pense. Je ne crois pas qu'il y ait quelque rapport que ce soit entre les deux.

[Text]

Mr. Reid: As we were concerned with the last Authority, recognizing the world of competitiveness and competition in pilotage fees, have you been able to determine whether or not pilotage fees have any significant impact on the great decline of foreign shippers using the seaway?

I want to make this reference. The Laurentian Pilotage Authority indicated—and I think to the effect that pilotage costs were not so out-of-way—they represented only 2% of the total cost of shipping. In my mind, 2% for pilotage fees is rather an extensive amount.

• 1205

Tell me, what impact have pilotage fees on foreign shippers, and what impact will it have on the future of the St. Lawrence Seaway with respect to foreign shipping?

Mr. Armstrong: If you are talking specifically of foreign shipping, I do not think the pilotage fees have had any kind of major impact on the decline at all. I think it is the economic factors of goods available to be moved that has impacted on the traffic. I do not think it is necessarily driven by cost. I think the decline results from a change in traffic patterns and the needs of countries that the seaway goods have traditionally served. I believe that is the major factor in the decline.

Mr. Reid: May I follow up on that, then, sir? Do you see any change in the future with respect to foreign shipping?

Mr. Armstrong: No, I do not think we see a major change. I think the economic situation is probably going to remain in this fashion for sometime. As has probably been expressed to you at this committee on other occasions by people more qualified than myself to examine that subject, I think the nations Canada has traditionally served with grain are now becoming net exporters themselves, and consequently there is not the demand. I suppose if you believe in that biblical story of the Joseph cycle, where you have the seven years of plenty and seven of famine, it may be somewhere along the line that the cycle will change and those nations that are exporting now will have a need to import. I guess if you really follow that cycle, you cannot avoid the idea that the cycle may have to hit North America—that you cannot build a fence around it.

Mr. Reid: Does a pilot, when he boards a vessel and takes over from the master, assume any liability or responsibility for the care of the ship, or is the master always the master?

Mr. Armstrong: The master is always the master. The master is certainly always the master, and if he has any doubts about the capability of the pilot, he has the right under the Pilotage Act to remove him.

[Translation]

M. Reid: Tout comme nous l'avons demandé tout à l'heure aux représentants de l'Administration du pilotage des Laurentides, malgré la compétitivité et la concurrence qu'il faut reconnaître, avez-vous pu de votre côté déterminer si les droits de pilotage ont contribué à faire diminuer de façon marquée le nombre de navires étrangers qui empruntent la voie maritime?

Les représentants de l'Administration de pilotage des Laurentides nous ont dit tout à l'heure—quand ils semblaient soutenir que les frais de pilotage n'étaient pas exorbitants—qu'ils ne représentaient que 2 p. 100 du coût total d'exploitation d'un navire. À mon avis, 2 p. 100, c'est plutôt élevé.

Dites-moi, quel effet les droits de pilotage ont-ils sur les navires étrangers et quel effet auront-ils sur l'activité de ces navires dans la voie maritime du Saint-Laurent?

M. Armstrong: Si vous parlez précisément de l'activité des navires étrangers, je ne crois pas que les droits de pilotage aient eu tellement à voir avec la baisse que nous avons connue. Je pense que ce sont plutôt les facteurs économiques des marchandises pouvant être transportées sur la voie maritime qui ont influé sur le trafic. Je ne crois pas qu'il faille nécessairement tout attribuer aux coûts. La diminution provient, à mon avis, d'une évolution dans les schèmes du trafic et des besoins des pays que nous avons toujours desservis par la voie maritime. Je crois que c'est là le principal facteur qui a contribué à la diminution du trafic.

M. Reid: Pour enchaîner là-dessus, monsieur. Entrevoyez-vous des jours meilleurs en ce qui a trait à l'activité des navires étrangers?

M. Armstrong: Non, je ne crois pas que la situation devrait tellement changer. La situation économique n'évoluera probablement pas tellement non plus dans les quelques années à venir. Comme plusieurs personnes plus qualifiées que moi pour examiner la question qui ont comparu devant le présent Comité vous l'ont probablement déjà dit, je crois que les nations auxquelles le Canada vendait habituellement des céréales sont en passe de devenir elles-mêmes des exportateurs et que, par conséquent, la demande n'y est plus. Si vous croyez à la parabole du cycle des 7 années de vaches grasses et des 7 années de vaches maigres, je suppose que c'est un peu à cela qu'il faut s'attendre et que ce n'est que dans quelques années que les nations qui exportent des céréales aujourd'hui auront besoin d'en importer. Si l'on se fie à ce cycle, il est inévitable qu'il se manifeste tôt ou tard en Amérique du Nord—il n'y a aucun moyen de l'en protéger.

M. Reid: Quand un pilote embarque à bord d'un navire et prend la barre à la place du capitaine, prend-il aussi sur lui l'entière responsabilité du navire, ou le capitaine est-il toujours le capitaine?

M. Armstrong: Le capitaine demeure toujours le capitaine. Et même que s'il a quelque doute à propos de la compétence du pilote, la Loi sur le pilotage lui permet de le remplacer.

[Texte]

Mr. Reid: But in an era of compulsory pilotage, does it seem reasonable that we have a situation whereby a vessel must take on a pilot and yet the master continues as the person responsible for that vessel?

Mr. Armstrong: I think that is a general acceptance. I really do not know that I can comment on that kind of thing. That is what the act specified, and what the rationale that went before it . . . I really do not know, and I really cannot comment on it.

Mr. Reid: Mr. Armstrong, what is the cost to a vessel on that stretch within your Authority from Montreal to Thunder Bay, by way of a pilotage fee for a vessel that has to take on such a pilot?

Mr. Armstrong: A vessel transiting from St. Lambert Lock to Thunder Bay would probably cost—I will use average kind of numbers—about \$12,000.

Mr. Reid: Is that to and from, or one way?

Mr. Armstrong: One way. And that is shared by Canada and United States, depending on the pilot.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

If members will allow me . . . You were here in the audience when I put some questions to the other Authority on this study of the Canadian Transport Commission. I apologize to members because I just got it yesterday, and I think we will circulate it to all members. There is a wealth of material in it. In light of Mr. Reid's questions—and I wish I had put this to Mr. Matte of the Laurentian Pilotage Authority—on page 9, the impact of pilotage fees, it reads as follows:

The pilotage fees represent a substantial cost to users, particularly for ships using the St. Lawrence-Great Lakes waterways. Fees for bringing a large container ship into and out of Halifax can be in the order of \$1,900. A round trip voyage by a similar ship turning at Montreal is typically \$10,400, and double that in winter. A sea-going bulk carrier built to maximum seaway dimensions typically pays over \$30,000 for a round trip voyage into the upper Great Lakes. While pilotage fees vary in accordance with the ship's size, the cost is substantial for all users.

• 1210

And just to put the record clear, and I guess to underline the argument for Mr. Armstrong and also Mr. Matte, when you said the fees were not, in your opinion, perhaps that heavy, paragraph 42 on page 10 has the argument of the Authority. But it is interesting—the comment. It reads as follows:

It is true that pilotage fees represent a small component of total voyage costs and an even smaller proportion of the

[Traduction]

M. Reid: Mais dans une zone de pilotage obligatoire, est-il raisonnable d'exiger la présence d'un pilote et que le capitaine ait toujours l'entière responsabilité du navire?

M. Armstrong: Je crois que c'est une règle acceptée de tous. Je ne suis pas trop sûr de pouvoir faire de commentaires là-dessus. C'est ce que dit la loi, et vous dire ce qui a présidé à l'établissement de cette règle—je ne sais vraiment pas, et je ne peux vraiment pas faire de commentaires.

M. Reid: Monsieur Armstrong, pour un navire qui largue les amarres à Montréal à destination de Thunder Bay, à combien s'élèvent les frais de pilotage?

M. Armstrong: De l'écluse de Saint-Lambert à Thunder Bay, je dirais 12,000\$ environ, en moyenne.

M. Reid: Pour l'aller-retour?

M. Armstrong: Pour l'aller seulement. Et la tâche et l'argent sont partagés entre le Canada et les États-Unis, selon les pilotes.

Le président: Merci, monsieur Reid.

Si vous me permettez, messieurs . . . Vous étiez là tout à l'heure quand j'ai posé quelques questions à l'Administration de pilotage des Laurentides au sujet de l'étude de la Commission canadienne des transports. Je m'excuse auprès des membres, parce que je ne l'ai reçue qu'hier, et je pense que nous allons la faire circuler parmi les membres. C'est une véritable mine de renseignements. Pour enchaîner sur les questions de M. Reid—et je regrette de ne pas avoir posé cette question à M. Matte tout à l'heure—à propos de l'effet des droits de pilotage, on dit à peu près ceci dans l'étude:

Les droits de pilotage représentent une dépense considérable pour les usagers, notamment pour les navires qui empruntent la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs. Les droits pour amarrer un porte-conteneurs dans le port d'Halifax et l'en faire sortir peuvent s'élever à 1,900\$. Les droits pour l'aller-retour d'un navire du même genre qui rebrousse chemin à Montréal sont généralement de 10,400\$ et de 20,800\$ en hiver. Un vracquier océanique, construit selon les dimensions maximales autorisées par la voie maritime, paie des frais de pilotage d'environ 30,000\$ pour effectuer un aller-retour dans la partie supérieure des Grands Lacs. Malgré que les droits de pilotage varient selon les dimensions du navire, le coût est considérable pour tous les usagers.

Et pour clarifier les choses, et souligner davantage l'argument, je suppose, à l'intention de M. Armstrong et de M. Matte, quand vous avez dit que les droits n'étaient peut-être pas une charge si lourde que cela à porter, selon vous, on dit encore dans l'étude—et cela se rattache directement à l'argument des administrations.

Il est vrai que les droits de pilotage ne représentent qu'une faible partie du coût total d'un voyage et une proportion

[Text]

value of the goods being transported. It has been argued by the Authorities that because the proportion of total cost is so small, the impact of increases in pilotage fees and shipping patterns is negligible and the Authority runs little risk of turning away traffic due to higher fees.

In the view of the CTC such a point of view represents a misunderstanding of the market and a lack of appreciation of the competition that exists in transportation and international trade.

Mr. Armstrong, in line of the questions by Mr. Reid, since I gather you were one of the Authorities of the other two Authorities who participated in this study, I wonder if I could have your elaboration from what you said earlier. We all know we can play with figures, but surely a \$30,000 fee to a ship owner is pretty substantial. Yet when you even it out over the total voyage and over the total value of cargo, you can get different comparisons. How do you respond to those two paragraphs?

Mr. Armstrong: I have not verified those numbers. I have to assume they bear some degree of accuracy. I would also think they reflect the cost from the Atlantic through to the head of the Lakes and are not entirely attributable to the Great Lakes area.

The Chairman: Oh no, it was right from the seawater up and around—the last figure.

Mr. Armstrong: As far as our Authority is concerned, I do not think we operate on the basis that we just go about charging whatever we feel is necessary to maintain our operation in a certain fashion. I think we are always conscious of what costs do. And we recognize that when these pilotage charges are placed as a percentage of the total cost, they are probably in the order of about 2%. That is what has been used. I have never calculated that myself.

We are conscious of what any pyramiding of costs can do to a vessel. It was for that reason that we took the measures we did to try to reduce our costs and to try to eliminate additional expenses or the expenses that we had in order to keep things in line as best we could. I think we are very conscious of what every little penny can do. Somewhere along the line the last penny breaks the back and that is what could conceivably turn away some traffic.

The Chairman: Thank you. Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I think Mr. Armstrong has stated the number of pilots for 1986 would be around 104. What was it for 1985? Was it a similar number?

Mr. Armstrong: I think I said for 1985, about 113.

Mr. Johnson: Oh, 113. So on the basis of what you said, approximately one-third, or nearly one-third of the person's salary would be an equivalent amount in benefits. If you look at the salaries and benefits for 1985, at approximately \$8,470 million, it would be an average salary of about \$80,000.

[Translation]

encore plus faible de la valeur des marchandises transportées. Les administrations ont fait valoir que pour cette raison, l'effet d'augmentation des droits de pilotage est négligeable et l'Administration risque peu de voir diminuer le trafic parce que les droits sont plus élevés.

De l'avis de la CCT, un tel argument traduit une incompréhension du marché et une vue bien courte de la concurrence qui existe dans le domaine du transport et du commerce international.

Monsieur Armstrong, pour faire suite aux questions de M. Reid, puisque votre Administration a participé à cette étude, je suppose, je voudrais que vous approfondissiez davantage ce que vous avez dit tout à l'heure. Nous savons tous qu'il est facile de jouer avec les chiffres, mais 30,000\$ en droits, pour un armateur, c'est plutôt considérable. Il est vrai que lorsqu'on considère ces droits dans la totalité des coûts d'un voyage et de la valeur des marchandises, les comparaisons qu'on peut faire peuvent être bien différentes. Que pensez-vous de ces deux constatations de la CCT?

M. Armstrong: Je n'ai pas vérifié ces chiffres. Je dois supposer qu'ils sont justes dans une certaine mesure. Je penserais aussi qu'ils représentent le coût d'un voyage de l'Atlantique à la partie supérieure des Grands Lacs et qu'ils ne valent pas seulement pour la région des Grands Lacs.

Le président: Oh non! Les droits de 30,000\$ s'appliquent à un aller-retour d'un bout à l'autre de la voie maritime.

M. Armstrong: Dans le cas de notre Administration, je ne crois pas que nous nous préoccupions uniquement de ce dont nous avons besoin pour maintenir nos opérations quand nous établissons nos tarifs. Je pense que nous demeurons toujours conscients de ce que les coûts entraînent. Et nous reconnaissons que lorsqu'on évalue le pourcentage de la totalité des frais que représentent les droits de pilotage, il se situe probablement à 2 p. 100 environ. C'est le pourcentage qu'on a donné. Pour ma part, je ne l'ai jamais calculé.

Nous savons fort bien l'effet que peut avoir toute augmentation des frais pour un navire. C'est pour cette raison que nous avons pris des mesures pour réduire nos coûts et tenter d'éliminer les dépenses additionnelles ou les dépenses que nous avons afin de contrôler la situation le mieux possible. Je crois que nous sommes très conscients de la valeur de chaque cent. Il peut arriver que le dernier cent fasse diminuer le trafic.

Le président: Merci. Monsieur Johnson.

M. Johnson: Monsieur le président, je pense que M. Armstrong a dit tout à l'heure qu'il devait y avoir environ 104 pilotes au service de l'Administration en 1986. Combien y en avait-il en 1985? À peu près le même nombre?

M. Armstrong: Je crois avoir dit environ 113 tout à l'heure.

M. Johnson: Cent treize. Donc, partant du chiffre que vous nous avez donné, on peut supposer que les prestations des pilotes équivaldraient environ au tiers du traitement du pilote, ou presque. Les 8,470 millions de dollars versés aux pilotes en traitements et en prestations en 1985 permettent d'établir leur salaire moyen à environ 80,000\$.

[Texte]

In my opinion, I do not believe we can even expect anybody to work for less than that for the responsibilities they have and the number of hours they are on call and so on.

• 1215

I would never argue and say the pilots are being overpaid. But it seems to me the only way the costs can be brought down... is not a requirement for as many pilots that the number would have to be reduced, if you want to bring your operating costs down to be anywhere near the revenues you receive. The actual revenue in 1985 was in excess of the wages and salaries and benefits paid out to your pilots.

Mr. Armstrong: Certainly the wages and benefits are a major cost of this Authority. We do not have assets. This is why we made the reduction in costs through reductions in pilot numbers.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, it appears there has been or is a dispute involving your Authority regarding Canadian flag vessels. Although they normally would be classed as owned trade vessels, they occasionally make overseas voyages; when they return to Canada, there is a dispute regarding use of pilots upon the return trip. Is the dispute still ongoing? What is in the way of resolving it?

Mr. Armstrong: There is a difference in the interpretation of the regulations or of the act. Within the past 10 days, the matter has been heard by the Federal Court and is before the court. I really do not know I can comment much beyond this. It is being heard by the court. Misener Steamships—

Mr. Johnson: I was not aware it was before the court, Mr. Chairman, or I would not have asked the question.

The Chairman: It was a good question and it was a very proper answer; this is as far as it goes at the moment. Is that all, Mr. Johnson? Mr. Benjamin, do I see you...?

Mr. Benjamin: You see me leaving.

The Chairman: I must say, I know we took an extra long time with the first Authority, but we covered some of the same ground. I must say I do not see any other...

Mr. Johnson: I do not know whether this question was asked before, Mr. Chairman. What would be the comparison between the American pilots in regard to their salaries and Canadian pilots?

Mr. Armstrong: It is very difficult to make a comparison because they operate quite differently from us. Their employees in a given international district receive the actual tariff for the vessel into the corporation, into the pool. They pay their expenses out of it. Then whatever is left after the expenses are paid is divided among the number of pilots in the pool. It is very difficult to determine exactly what they make, although I think it is very much in the order of what the Canadian pilots get.

[Traduction]

À mon avis, quand on tient compte des responsabilités qu'implique la profession de pilote et le nombre d'heures où il est de service, je ne crois pas que l'on puisse demander à qui que ce soit de l'exercer pour moins.

Vous ne m'entendrez jamais dire que les pilotes sont trop payés. Mais la seule façon qui me paraisse valable pour réduire les frais... pour abaisser vos frais d'exploitation à un niveau raisonnable par rapport aux recettes, la solution ne serait-elle pas de réduire le nombre de pilotes? En 1985, les recettes ont dépassé les traitements et les prestations des pilotes.

M. Armstrong: Il ne fait aucun doute que les traitements et les prestations des pilotes sont une dépense importante pour notre administration. Nous n'avons pas d'actifs. C'est pourquoi nous avons réduit nos frais en diminuant le nombre de pilotes.

M. Johnson: Il semble qu'on ait eu maille à partir avec votre administration au sujet des navires battant pavillon canadien. Bien que ce soient des navires qui ne sillonnent habituellement que les eaux intérieures, il arrive à l'occasion qu'ils traversent l'océan, à leur retour au Canada, on leur impose d'avoir recours à des services de pilotage, et cela ne fait pas l'affaire de tout le monde. Le différend est-il réglé? Où en est-on à ce sujet?

M. Armstrong: Les opinions diffèrent quant à l'interprétation des règlements ou de la loi. Dans les dernières 10 jours, le différend a été porté devant la Cour fédérale. C'est tout ce que je peux dire. La Cour fédérale devrait bientôt trancher le débat. Misener Steamships...

M. Johnson: Je ne savais pas que l'affaire avait été portée devant la cour, monsieur le président, sans quoi je n'aurais pas posé la question.

Le président: C'était une bonne question et la réponse était tout à fait appropriée; restons-en là pour l'instant. Est-ce tout, monsieur Johnson? Monsieur Benjamin, vous nous quittez?

M. Benjamin: Oui, je vous quitte.

Le président: Je sais que nous avons passé beaucoup de temps avec les représentants de l'Administration de pilotage des Laurentides, mais nous avons parlé des mêmes choses. Je dois dire que je ne vois pas...

M. Johnson: Je ne sais pas si cette question a déjà été posée, monsieur le président. Comment les traitements des pilotes américains se comparent-ils avec ceux des pilotes canadiens?

M. Armstrong: Il est très difficile d'établir une comparaison parce que les pilotes américains travaillent dans des conditions très différentes de celles des pilotes canadiens. Les pilotes d'une zone internationale donnée reçoivent les droits imposés au navire, qui sont versés dans un fonds commun appartenant à la société dont ils font partie. Les pilotes paient leurs dépenses à même ce fonds. Après avoir déduit les dépenses, ils se partagent le reste. Il est très difficile de déterminer précisément combien ils touchent, bien que je pense que ça se rapproche beaucoup de ce que touchent les pilotes canadiens.

[Text]

Mr. Johnson: It must be obvious, inasmuch as they are private companies, they cannot be losing \$2 million or \$3 million a year. They would not be getting very big salaries, if they could get to only part of the profits.

Mr. Armstrong: One of the things you find is that because they are an entrepreneurial type of corporation and because they have certain numbers, they are rather reluctant to reduce those numbers. Consequently in some instances they take less pay and divide it among the same number. I guess this is what an entrepreneur is; he takes the good times and the losses. There are times when they may get less or more, depending upon their numbers and depending upon the season and what their expenses are.

Mr. Johnson: Are they working on an employee basis with bonuses or are they a co-operative?

Mr. Armstrong: They are a kind of co-operative. There are really two different kinds of operations. In U.S. Districts No. 2 and No. 3, the pilots work for the corporation, although they are full shareholders in it. In District No. 1, they are almost individual corporations. If there are 10 or 12 of them in the group, there are almost 10 or 12 individual corporations, although they do pool and share their overhead, the expenses and the operation of pilot boats or whatever they provide.

• 1220

The Chairman: Is there any co-ordination administratively between your Authority, the Laurentian Pilotage Authority, and other Authorities in relation to the balance sheets? Do you use the same criteria to present them? Some of the comparisons can be invidious but are pretty amazing to me. So is there coordination between the Authorities? Is there a uniformity in the criteria in the preparation of balance sheets, in the accounting system?

Mr. Armstrong: We are audited by the Auditor General. The format that appears in the Auditor General's statement and subsequently in our financial statement is one that is established by the Auditor General to meet whatever standards he has. So I guess we do not have freedom to set the standard. I suppose in our annual report we could go into a lot more detail if it was necessary. But that format is the Auditor General's; it meets his requirements.

The Chairman: You have answered the question, and that is why we have moved along pretty quickly with you. You have been short and succinct in your answers.

I look at your professional services of \$73,000. Their professional fees, separate and apart from the special item for the 51-day hearing, is \$300,000. But that is getting nitty picky, and I guess we would have to have more information. But in answer to the question, there is uniformity in the accounting.

[Translation]

M. Johnson: Cela me paraît évident puisque ce sont des sociétés privées. Ils ne peuvent se permettre de perdre 2 millions ou 3 millions de dollars annuellement. Les pilotes ne feraient sûrement pas de bien gros salaires s'ils ne pouvaient toucher qu'une partie des bénéfices.

M. Armstrong: On constate cependant que parce que ce sont des entreprises qui comportent un certain nombre de pilotes, elles ont des réticences à réduire le nombre de pilotes. Par conséquent, il arrive parfois qu'elles fassent moins d'argent et qu'elles conservent quand même le même nombre de pilotes. Je suppose que c'est un peu ça l'avis de l'entrepreneur; prospérer quand tout va bien et se serrer la ceinture quand ça va mal. Il peut parfois arriver qu'ils fassent beaucoup d'argent et parfois moins; tout dépend de leur nombre, de la saison et des dépenses qu'ils ont.

M. Johnson: Les pilotes sont-ils des employés auxquels on accorde des primes ou se sont-ils constitués en coopérative?

M. Armstrong: Ils ont adopté une formule de coopérative. En fait, ils fonctionnent de deux façons. Dans les zones américaines n° 2 et n° 3, les pilotes travaillent pour une société dont ils sont les seuls actionnaires. Dans la zone n° 1, chacun est une société pour ainsi dire. Il y a autant de sociétés qu'il y a de pilotes, bien qu'ils partagent les frais généraux, les dépenses et l'exploitation des bateaux-pilotes ou tout ce qu'ils apportent.

Le président: Y a-t-il une forme de coordination quelconque entre votre Administration, l'Administration de pilotage des Laurentides et les autres administrations, en ce qui a trait à vos bilans? Utilisez-vous les mêmes critères pour les présenter? Certaines comparaisons peuvent être désagréables mais donnent des résultats plutôt étonnants, à mon avis. Donc, y a-t-il une coordination quelconque entre vos administrations? Utilisez-vous toutes les mêmes critères, ou à peu près, dans la préparation de vos bilans et dans le système comptable?

M. Armstrong: Le vérificateur général examine nos bilans. La présentation que l'on retrouve dans le bilan type du vérificateur général, et celle que nous utilisons par conséquent dans la préparation de notre bilan, est la présentation qu'a retenue le vérificateur général pour satisfaire aux normes qu'il peut avoir. Je suppose donc que nous ne sommes pas libres d'adopter la présentation que nous voulons. Dans notre rapport annuel, nous pourrions beaucoup entrer dans les détails s'il le fallait. Mais cette présentation répond aux vœux du vérificateur général; elle satisfait à ses exigences.

Le président: Vous avez encore une fois répondu à la question, et c'est pourquoi nous avons pu procéder assez rapidement avec vous. Vous avez su être bref et concis dans vos réponses.

Je considère les frais de 73,000\$ encourus pour les services professionnels. L'Administration de pilotage des Laurentides avait à ce poste 300,000\$ en plus du poste exceptionnel relié à l'enquête de 51 jours de la Commission canadienne des transports. Mais ce serait un peu chercher des poux, et je pense qu'il nous faudrait davantage de renseignements pour en

[Texte]

Is there a co-ordination between the Authorities?

Mr. Armstrong: There is a coordination in the sense that all four Authorities in Canada do report to the Minister of Transport. I guess in reporting to him there is a coordination through the assistant deputy minister of Transport, and there are periodic meetings convened by him maybe twice a year, in which all four Authorities come and discuss matters of common interest between the Authorities themselves and between the Authorities and the government.

The Chairman: That was what I was getting to, Mr. Armstrong. Before you meet the deputy minister or the government, do you agree on something like the exemptions and certificates and the type of criteria that—

Mr. Armstrong: No, that is not the kind of co-ordination that goes on. We just discuss things of common interest. I think each Authority has slightly different regulations specific to their own geographic area. So they are not uniform in that sense.

Mr. Benjamin: I presume you just send some pilots up from Thunder Bay for the period of the shipping season and then send them back again. Is that the way you operate, and how many of them would there be?

Mr. Armstrong: Actually there are no pilots—well, there actually are pilots in Thunder Bay. We have a pilot, who happens to live in Goose Bay, Labrador, who goes up there on contract for the three-month period. It is just a contract he signs with us.

Mr. Benjamin: The ship is heading for Churchill, and he gets on board off the coast of Quebec, does he?

Mr. Armstrong: No, he goes out on the tug at the Port of Churchill, the Harbours Board tug, goes to the sea buoy about six or eight miles out, boards it there, and brings it in.

Mr. Benjamin: Then his home may be in Goose Bay but he—

Mr. Armstrong: He spends three months there.

Mr. Benjamin: He spends three months a year in Churchill.

Mr. Armstrong: Yes, that is right.

Mr. Benjamin: There is just the one man.

Mr. Armstrong: Yes.

Mr. Johnson: There are ships going into Churchill, going into Hudson Bay prior to the official opening of navigation there, that do occasionally request pilots, or are asked to take pilots because of ice navigation.

Mr. Armstrong: There is a difficulty before a certain date up there when the insurance rates are extremely high if you go above 60 degrees. I think it is 60. Anyway, there is a line.

[Traduction]

discuter. Mais toujours est-il que vous utilisez une méthode comptable uniforme.

Y a-t-il une forme de coordination quelconque entre les administrations?

M. Armstrong: Oui, en ce sens que les quatre administrations de pilotage du Canada relèvent du ministre des Transports. On pourrait dire que le sous-ministre adjoint des transports assure en quelque sorte la coordination par les réunions périodiques qu'il tient une ou deux fois par année, où les quatre administrations ont l'occasion de se rencontrer et de discuter de sujets d'intérêt commun, entre elles et avec le gouvernement.

Le président: C'est à cela que je voulais en venir, monsieur Armstrong. Avant de rencontrer le sous-ministre ou le gouvernement, vous entendez-vous un peu entre vous à propos des exemptions, des certificats et des critères qui . . .

M. Armstrong: Non, il n'y a pas de coordination de ce genre. Nous ne faisons que discuter de sujets d'intérêt commun. Je pense que chaque administration a des règles un peu particulières à cause de la spécificité de la région géographique qu'elle dessert. Ces règles ne sont donc pas uniformes.

M. Benjamin: Pour le pilotage dans les eaux plus au nord, je suppose que vous utilisez des pilotes de Thunder Bay pour la durée de la saison de la navigation. Est-ce comme cela que vous fonctionnez? Combien de pilotes envoyez-vous là-bas?

M. Armstrong: En réalité, il n'y a pas de pilotes—oui, évidemment, nous avons des pilotes à Thunder Bay. Nous avons un pilote de Goose Bay, au Labrador, qui s'installe là-bas pendant trois mois. C'est un entrepreneur avec lequel nous signons un contrat chaque année.

M. Benjamin: Donc, le navire vogue vers Churchill et votre pilote embarque quelque part sur la côte du Québec, n'est-ce pas?

M. Armstrong: Non, il se fait amener à la bouée marine à environ six ou huit milles au large par le remorqueur du port de Churchill, embarque sur le navire à cet endroit et prend la barre à partir de là.

M. Benjamin: Il demeure à Goose Bay, mais . . .

M. Armstrong: Il passe trois mois là-bas.

M. Benjamin: Il passe trois mois par année à Churchill.

M. Armstrong: C'est juste, oui.

M. Benjamin: Et il est le seul pilote.

M. Armstrong: Oui.

M. Johnson: Il y a des navires qui se rendent à Churchill, dans la Baie d'Hudson, avant l'ouverture officielle de la saison de la navigation, et qui ont occasionnellement besoin des pilotes et auxquels on demande d'avoir recours aux services de pilotes en raison de la navigation dans les glaces.

M. Armstrong: Avant une certaine date, la navigation est plutôt difficile là-bas. Les primes d'assurance sont extrêmement élevées quand on dépasse le 60° parallèle. Je crois que c'est le 60°, oui. De toute façon, il y a une limite.

[Text]

[Translation]

• 1225

Mr. Johnson: Mr. Chairman, it appears the meeting is over, but I was just wondering if I could ask a question. I was just curious and I overlooked it. I meant to ask it of the witnesses from the Laurentian area. I saw there was revenue from services rendered to ships in distress. What type of services was that?

The Chairman: We have another witness here.

Mr. Johnson: I thought you were concluded.

The Chairman: I am. Why do you not ask him afterward? I must say, Mr. Reid, you may ask a question on this Authority.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. I have just taken a look at the Great Lakes Pilotage Authority Ltd. and its operating statement for the year 1985. I note the revenues—pilotage charges—are \$8.275 million and the expenses for pilots' salaries and benefits even exceeded the amount of revenues. I am also cognizant of the fact that you did tell us you are on a straight bargaining basis, and pilots get paid a figure on a per annum basis. With the loss in the 1985 season and with your mandate of being self-sufficient, what changes did you make for 1986? What projections are you making for a financial statement for 1986? Will it be a loss again approaching something like \$3 million, and have you adjusted wages accordingly?

Mr. Armstrong: We undertook a program of reduction in the order of \$1 million, which we have implemented in 1986, and reduced pilot numbers. Our projection now is that we will not have a requirement for an appropriation for the 1986 operations.

Mr. Reid: It will break even.

Mr. Armstrong: It will essentially break even.

The Chairman: That is a very positive note to conclude this meeting. When we have a witness, especially from a Crown corporation, who thinks they are going to break even, then I think we have done our examination. I want to thank you, Mr. Armstrong and Mr. Childerhose, for appearing today, and I want to thank members for their questions. Certainly in terms of my experience on the Transport committee, in terms of the Pilotage Authorities, which usually slip through and do not even get very many questions, I think we asked a few more questions today than before. I want to thank members and also the staff for preparing a lot of the questions, and thank yourselves very much for appearing and your co-operation here.

This meeting stands adjourned until 3.30 p.m. Monday, December 15, when the Minister of Transport will be appearing.

M. Johnson: Monsieur le président, il semble que nous en ayons terminé, mais je me demandais si vous me permettriez de poser une autre question. C'est par simple curiosité, et j'ai oublié de la poser. Dans le rapport de l'Administration de pilotage des Laurentides, il est question de revenus pour avoir secouru des navires désemparés, et je voulais leur demander ce que c'était.

Le président: Ce ne sont pas les gens de l'Administration de pilotage des Laurentides que nous avons devant nous.

M. Johnson: Je croyais que c'était terminé.

Le président: Oui, en effet. Pourquoi ne pas poser votre question à M. Matte tout à l'heure? Monsieur Reid, si vous avez une question à poser aux représentants de l'Administration de pilotage des Grands lacs, allez-y.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Je viens tout juste de remarquer, dans l'état des résultats de 1985 de l'Administration de pilotage des Grands lacs, que les traitements et prestations des pilotes ont dépassé les droits de pilotage perçus et même le total des recettes. Je sais aussi que vous nous avez dit que les conditions sont négociées et que les pilotes sont rémunérés sur une base annuelle. Compte tenu de votre déficit en 1985, et que vous devez accéder à l'autonomie financière, quels changements avez-vous apportés en 1986? Que prévoyez-vous pour 1986? Allez-vous accuser encore un autre déficit de l'ordre de 3 millions de dollars, et avez-vous rajusté les traitements en conséquence?

M. Armstrong: Nous avons entrepris un programme de réduction de nos dépenses de l'ordre de 1 million de dollars, que nous avons mis en oeuvre en 1986, et nous avons réduit le nombre de nos pilotes. Nous ne croyons pas avoir besoin de crédits parlementaires en 1986.

M. Reid: Vous allez faire vos frais.

M. Armstrong: C'est ce que nous prévoyons, oui.

Le président: C'est une note on ne peut plus positive sur laquelle mettre un terme à cette réunion. Quand un témoin, et particulièrement quelqu'un d'une société d'Etat, nous dit que la société va faire ses frais, je crois que nous avons fait notre boulot. Je veux vous remercier, monsieur Armstrong et monsieur Childerhose, d'être venus nous rencontrer aujourd'hui, et je désire aussi remercier les membres de Comité de leurs questions. Si j'en juge par l'expérience que je possède au Comité des transports, je crois que nous avons posé quelques questions de plus que d'habitude aux représentants des administrations de pilotage qui sont généralement négligées et qui ne se font même généralement pas tellement poser de questions. Je veux remercier les membres du Comité, et aussi le personnel d'avoir préparé autant de questions, et vous remercier vous aussi, messieurs, d'être venus nous rencontrer et d'avoir si bien collaboré.

La séance est levée jusqu'au lundi 15 décembre, à 15h30; nous recevrons alors le ministre des Transports.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Laurentian Pilotage Authority:

Yvon Matte, Vice-Chairman;
Captain Guy LaHaye, Director of Operations;
Guy Major, Legal Counsel.

From the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.:

Robert G. Armstrong, Chairman.

TÉMOINS

De l'Administration de pilotage des Laurentides:

Yvon Matte, vice-président;
Capitaine Guy LaHaye, directeur des opérations;
Guy Major, conseiller juridique.

De l'Administration de pilotage des Grands Lacs Ltée:

Robert G. Armstrong, président.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 6

Fascicule n° 6

Monday, December 15, 1986

Le lundi 15 décembre 1986

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent
des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Annual Report of the Department of Transport 1984-85

Rapport annuel du Ministère des Transports pour
l'année 1984-1985

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable John Crosbie,
Minister of Transport

L'honorable John Crosbie,
Ministre des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

MEMBRES

André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

ORDER OF REFERENCE

Pursuant to Provisional Standing Order 67(4) the following document was deemed referred to the Committee:

On Wednesday, October 1, 1986:

Report of the Department of Transport for the fiscal year ended March 31, 1985, pursuant to section 34 of the Act, Chapter T-15, R.S.C., 1970. Sessional Paper No. 332-1/26.

ORDRE DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 67(4) du Règlement, le document suivant est réputé renvoyé au Comité:

Le mercredi 1^{er} octobre 1986:

Rapport du ministère des Transports pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1985, conformément à l'article 34 de la Loi, chapitre T-15, S.R.C., 1970. Document parlementaire n° 332-1/26.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, DECEMBER 15, 1986
(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Acting Member present: Jack Ellis for Darryl L. Gray.

Other Members present: Guy St-Julien, Fernand Robichaud, Mike Forrestall, John Parry.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Appearing: The Honourable John Crosbie, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Ramsey Withers, Deputy Minister; Claude Lafrance, Assistant Deputy Minister, Aviation.

The Committee commenced consideration of its Order of Reference dated Wednesday, October 1, 1986, relating to the Annual Report 1984-85 of the Department of Transport (Sessional Paper No. 332-1/26) which had been permanently referred to the Committee pursuant to Standing Order 67(4).

André Ouellet moved,—That the Chairman be instructed to seek from the House Leaders an Order of Reference allowing the Committee to travel in order to complete the work already undertaken in relation to the St. Lawrence Seaway.

After debate, the motion was agreed to.

The Minister of Transport commenced a statement.

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That the Minister's prepared statement be made part of the record of this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*.

The Minister, with the witnesses, answered questions.

At 6:19 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 15 DÉCEMBRE 1986
(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 37, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Membre suppléant présent: Jack Ellis remplace Darryl L. Gray.

Autres députés présents: Guy St-Julien, Fernand Robichaud, Mike Forrestall, John Parry.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Comparaît: L'honorable John Crosbie, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Ramsey Withers, sous-ministre; Claude Lafrance, sous-ministre adjoint, Aviation.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} octobre 1986 concernant le rapport annuel (1984-1985) du ministère des Transports (Document parlementaire n° 332-1/26) déposé définitivement au Comité, conformément aux dispositions de l'article 67(4) du Règlement.

André Ouellet propose,—Que le président reçoive instruction d'obtenir que la Chambre permette au Comité de se déplacer de façon à mener à terme les travaux en cours concernant la Voie maritime du Saint-Laurent.

Après débat, la motion est adoptée.

Le ministre des Transports amorce une déclaration.

Sur motion d'Iain Angus, il est convenu,—Que la déclaration écrite du Ministre soit intégrée aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui.

Le Ministre et les témoins répondent aux questions.

À 18 h 19, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Monday, December 15, 1986

• 1534

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum for conducting business.

We are also here, as the notice mentioned, to hear from the Minister, but Mr. Reid has indicated a desire to convene the meeting in order to discuss a matter of business. Do you want to get into that as we wait for the Minister? But as soon as the Minister comes, I hope we can switch into questioning. What is your pleasure?

• 1535

Mr. Reid: Mr. Chairman, I want to raise an old item of business. And in the light of comments made, I might even be talking to the Minister about it in a question and answer exchange that would take place later. It is the old question of the former subcommittee on the St. Lawrence Seaway and whether or not this Christmas season can be utilized to the advantage of that subcommittee when organizing appointments or scheduling places of visit or otherwise.

I think the first order of business is that this committee has to go formally on record, if I might submit, Mr. Chairman, of reconstituting that subcommittee, or, if it so chooses, formally saying that the Transport committee will itself continue the inquiry with respect to the future and the role of the St. Lawrence Seaway of tomorrow.

The Chairman: Without going into all the history, we know there was some form of subcommittee. Before we went further after Thunder Bay, it was very definitely the thought to proceed as a full committee. This was all going to be discussed and confirmed in a steering committee report to the full committee, but we can discuss it and get the points of view of members on it.

I think, Mr. Reid, in view of the importance of the St. Lawrence Seaway, it was felt... I know we were thinking of dividing into two subcommittees—airport security, the Seaway and/or other items. We did not pass any formal motions, so the matter is open for discussion; and it is open for consideration by the steering committee or for determination by this committee. There was, I think, a logistical situation about the subcommittees getting formed. In any event, from some of the advice I was getting, the desire was to have a full committee.

M. Ouellet: Monsieur le président, pour que notre Comité puisse se pencher adéquatement sur la question de la Voie maritime du Saint-Laurent, il serait important qu'il obtienne de la Chambre l'autorisation de voyager. Un certain nombre de choses peuvent se faire ici, à Ottawa, mais il me semble évident que notre Comité doit avoir le mandat d'aller recueillir

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le lundi 15 décembre 1986

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

Nous nous réunissons aujourd'hui pour entendre le ministre, comme mentionné sur l'avis de convocation, mais M. Reid a exprimé le désir de soulever une autre question. Voulez-vous que nous en discutons en attendant le ministre? Toutefois, j'espère que nous pourrions passer aux questions dès l'arrivée du ministre. Que voulez-vous faire?

M. Reid: Monsieur le président, je veux soulever une question dont nous avons déjà discuté. Étant donné les commentaires qui ont été faits, je me propose même de soulever la question avec le ministre pendant la période des questions. Il s'agit du projet de création d'un sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent et j'aimerais savoir s'il y aurait moyen de profiter de la saison des Fêtes pour faire appel à ce sous-comité au moment d'établir la liste des témoins à entendre et l'itinéraire de voyage.

Il faut avant tout que le Comité prenne officiellement position, monsieur le président, en faveur de la reconstitution du sous-comité ou, s'il le préfère, de dire officiellement que le Comité des transports lui-même poursuivra son étude du mandat futur de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le président: Sans faire de longue récapitulation, nous savons tous qu'un sous-comité a existé. Après notre visite à Thunder Bay, nous avons décidé que le Comité plénier prendrait la relève. Nous allions discuter de cette décision et la confirmer dans un rapport du Sous-comité directeur au Comité plénier mais nous pouvons en parler maintenant et voir ce qu'en pensent les membres du Comité.

Monsieur Reid, compte tenu de l'importance de la Voie maritime du Saint-Laurent, on a jugé... Je sais que nous songions à diviser le Comité en deux sous-comités, l'un chargé de la sécurité dans les aéroports et l'autre chargé d'étudier la Voie maritime du Saint-Laurent ou d'autres dossiers. Nous n'avons pas adopté de motion officielle et nous pouvons donc en discuter maintenant. Le Sous-comité directeur pourra donc se pencher sur cette question et le Comité plénier pourra prendre une décision finale. La création des sous-comités a, je pense, été entravée par des considérations d'ordre pratique. De toute façon, d'après les commentaires que j'ai entendus, la majorité préférerait que ces études soient entreprises par le comité plénier.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, in order to enable the committee to make an adequate study of the St. Lawrence Seaway, I think it is important that it obtain the House's permission to travel. Certain aspects of the study can be carried out here, in Ottawa, but it seems obvious to me that our committee must have the mandate to hear witnesses abroad in certain cases,

[Text]

des témoignages à l'étranger dans certains cas, soit aux États-Unis, et dans d'autres cas, à certains endroits le long de la Voie maritime du Saint-Laurent. Pour ma part, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de former un sous-comité, mais je crois qu'il faudrait que vous demandiez en notre nom, dans les plus brefs délais, l'autorisation de voyager. Il n'est pas nécessaire que tous les membres du Comité voyagent, mais le Comité devrait avoir le droit de voyager pour pouvoir compléter son travail concernant la Voie maritime du Saint-Laurent.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my colleague from Thunder Bay—Atikokan—

Mr. Angus: At least you got my riding right.

Mr. Benjamin: —will want to express an opinion on this, but, as I understand the immediate past history of this committee, there was no legally formally-established subcommittee.

The Chairman: That is correct.

Mr. Benjamin: However, this committee has the authority to designate a certain number of members of it to act on its behalf about the St. Lawrence Seaway, or anything else for that matter. If we have no authority, or if we are not going to establish a formal subcommittee of this Transport committee, we can still appoint members of this committee to act on behalf of the committee in looking into the St. Lawrence Seaway, or for that matter any other matter.

• 1540

The Chairman: This is of course why I do not like having formal meetings wallowing around in a lot of work that has been covered, Mr. Reid, by placing on the table a motion on which we have had a lot of discussion. There is a lot of history to it. Some things should be said about it, but we are killing time. I guess we might as well kill time in open session to show how interested and democratic we are.

Mr. Benjamin: It is not killing time; this is important. I would deal with it.

The Chairman: Both of you have said the right thing. The committee itself has to get a reference. There is no reference before the committee at the moment to travel on the St. Lawrence Seaway. Under the rules—

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*]

The Chairman: We cannot travel, Mr. Benjamin. We can study, and that is what we have been doing. Mr. Ouellet is absolutely right: to get any reference for the committee, or individuals of the committee, or a formal subcommittee to travel, it has to go to the House. All I am saying is that, as we discussed this last spring, summer, it was the clear view of the leadership of the House—i.e., the Government Leader—that there was no interest in having a subcommittee on the St. Lawrence Seaway to be charged with it, that it would be the full committee.

[Translation]

either in the United States or in other cities located along the St. Lawrence Seaway. For my part, I believe that it is not necessary to strike a subcommittee but I believe that the chair should, as soon as possible, request authorization to travel on behalf of the committee. It is not necessary for all members of the committee to travel, but the committee should be authorized to travel in order to complete its study of the St. Lawrence Seaway.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, mon collègue de Thunder Bay—Atikokan...

M. Angus: Vous avez au moins réussi à donner le nom exact de ma circonscription.

M. Benjamin: ... voudra nous dire ce qu'il en pense mais je crois savoir que le Comité n'a pas décidé récemment de créer officiellement un sous-comité.

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: Toutefois, ce Comité est habilité à confier à un certain nombre de ses membres la tâche d'examiner la Voie maritime du Saint-Laurent ou toute autre question. Si nous ne sommes pas autorisés à créer officiellement un sous-comité du Comité des transports, nous pouvons néanmoins charger certains membres de ce Comité de faire une étude de la Voie maritime du Saint-Laurent ou de toute autre question.

Le président: Voilà justement pourquoi, M. Reid, je n'aime pas consacrer des réunions officielles à des discussions interminables sur des motions. Plusieurs faits antérieurs entrent en ligne de compte. J'admets qu'il faut en parler mais pour l'instant, nous perdons du temps. C'est peut-être une bonne chose de perdre du temps en séance publique pour montrer à quel point nous respectons les principes démocratiques.

M. Benjamin: Nous ne perdons pas du temps. C'est une question importante. J'aimerais en parler.

Le président: Vous avez tous deux donné la bonne réponse. Le Comité doit obtenir un ordre de renvoi. À l'heure actuelle, le Comité n'est pas habilité à voyager dans le cadre de son étude de la Voie maritime du Saint-Laurent. Conformément aux règles...

M. Benjamin: [*Inaudible—Éditeur*]

Le président: Nous ne pouvons pas voyager monsieur Benjamin. Nous pouvons effectuer une étude et c'est ce que nous avons fait. M. Ouellet a absolument raison: il faut s'adresser à la Chambre pour obtenir un ordre de renvoi autorisant le Comité plénier ou un sous-comité à voyager. Tout ce que je vous dis, et nous en avons discuté au printemps ou à l'été dernier, c'est que le leader du gouvernement à la Chambre ne voyait pas l'utilité de constituer un sous-comité chargé d'examiner la question de la Voie maritime du Saint-Laurent; il préférerait confier cette étude au Comité plénier.

[Texte]

How the committee discharges that is up to the full committee, but there would not be a subcommittee and a full committee and another subcommittee.

On the experience of the United States, they build up so many subcommittees that some of the subcommittees down there have more staff, more logistics, more money involved than formal committees. That was the whole purpose against having subcommittees when you had a smaller full committee. That is part of what we are confronted with.

Mr. Benjamin: This is not the United States. It would save money.

The Chairman: I know.

Mr. Reid: Let us get this out of the way then, Mr. Chairman.

Mr. Ellis: My only comment, Mr. Chairman, was that, while the committee will be travelling dealing with transport primarily, the fact is that the Great Lakes system is probably going to peak in 1987 at higher levels than the 1952 highs, which were the all-time highs in the system, and I think it would be imperative that the committee travel as soon as it possibly can to deal with those matters because we are going to be looking at problems that are extant now that you will never see again in the seaway, hopefully.

Mr. Ouellet: On a point of order, I was cut off before I completed my remarks. I just want to complete my remarks by making a formal proposal, a formal motion to the effect that the chairman be instructed by this committee to seek from the House Leaders a reference that will allow the Transport committee to travel in order to complete the work we have undertaken in regard to the St. Lawrence Seaway.

The Chairman: That was the conclusion of your remarks.

Mr. Angus: I second that.

The Chairman: Any further discussion?

Mr. Reid: Before you put the motion, I want to be certain that this includes the clerk's consideration of what groups can be brought in here and where we have to travel, so the request for funds be in an amount to attend the number of places we are required to go to.

The Chairman: Well, Mr. Reid, that is—

Mr. Reid: A detail? The detail that you will find a reason to postpone the meeting. I want to have it all-inclusive.

The Chairman: No, Mr. Reid. This is the Christmas season, but there is no reflection in the Chair to postpone the meeting.

There is a very proper motion, which has been seconded, for the chairman to consult with the Government House Leader and the House Leaders to get a reference to travel. That is the first step. The detail on the thing is going to be worked out, obviously, by the steering committee and approved by the full committee.

I think you would be a step forward to get this motion passed, rather than to dawdle around with it.

[Traduction]

C'est au Comité de décider comment il s'acquittera de ce mandat mais il ne pourra y avoir de sous-comités en plus du Comité plénier.

Les États-Unis ont constitué un grand nombre de sous-comités qui disposent de ressources en personnel, en soutien logistique et en financement supérieures à celles des comités permanents. Comme nous avons des comités pléniers moins nombreux, nous avons voté contre la création de sous-comités. Voilà la décision que nous avons prise.

M. Benjamin: Nous ne sommes pas aux États-Unis. Cela nous permettrait de réaliser des économies.

Le président: Je sais.

M. Reid: Monsieur le président, vidons la question.

M. Ellis: Pour ma part, monsieur le président, je tiens tout simplement à dire que pendant que le Comité voyagera pour examiner les questions touchant essentiellement le transport, le système des Grands lacs atteindra probablement en 1987 le sommet inégalé depuis 1952 et j'estime qu'il serait indispensable que le comité voyage le plus tôt possible pour étudier ces questions puisque la Voie maritime du Saint-Laurent connaît à l'heure actuelle des problèmes qui, nous l'espérons, ne se reproduiront jamais à l'avenir.

M. Ouellet: J'invoque le règlement; j'ai été interrompu avant que je n'aie complété mes commentaires. Je propose officiellement que le comité demande au président de demander au leader à la Chambre un ordre de renvoi qui permettra au Comité des transports de voyager pour compléter l'étude qu'il a entreprise sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le président: Cela complète votre intervention.

M. Angus: J'appuie cette motion.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

M. Reid: Avant que vous ne passiez aux votes, je veux m'assurer que nous demanderons en même temps au greffier de dresser la liste des groupes qui pourront comparaître à Ottawa et des localités que nous devront visiter pour que nous puissions demander les crédits voulus.

Le président: Monsieur Reid, c'est...

M. Reid: Un détail? Un détail qui vous permettra de reporter la réunion. Je veux que la motion soit complète.

Le président: Non, monsieur Reid. C'est la saison des Fêtes, mais le président n'a nullement l'intention de reporter la réunion.

J'ai reçu une motion très bien formulée qui a été appuyée et qui demande au président de consulter les chefs de partis à la Chambre en vue d'obtenir l'autorisation de voyager. C'est là la première étape. Il faudra, dans un deuxième temps, que le Sous-comité directeur examine les détails et les fasse entériner par le Comité plénier.

J'ose croire que vous voudriez vous assurer d'abord de l'adoption de cette motion au lieu d'ergoter.

[Text]

Mr. Angus: On the motion—and I support it, obviously, by seconding it—I assume that we still have the budget allocation until the end of the fiscal year that included funds for a group to travel to specific destinations, and that Mr. Reid's point is covered under that aspect. Am I correct?

The Chairman: I understand there is a budgetary item for part of the St. Lawrence Seaway. Obviously, if it continued after the fiscal year, that would be part of the new budget to complete it.

Mr. Angus: Yes, okay.

The Chairman: There is not enough in the budget to complete the full study in even a limited travel way.

• 1545

Mr. Angus: Call the question.

The Chairman: Yes, we got the question properly there . . . and then I could come back and find what I find out from the House Leader in terms . . . because there is no reference at all, Mr. Reid, to do anything other than study the annual report, which we are doing under our normal rules. This is an extension of that.

Motion agreed to

Mr. Benjamin: A minor point of order. Since we have so much room, and as a convenience to the members, I wonder if the assistants to members on all sides of the table could sit up with us here at the table.

The Chairman: No.

Mr. Benjamin: The witnesses are allowed to bring their assistants up.

The Chairman: That is right. They are.

Mr. Benjamin: Well, why may the Liberals, the NDP, and the Conservatives not have their assistants sitting with them?

The Chairman: I think there is a big difference between officials . . . The Minister is a witness with officials. If you are a witness, you may bring your officials to the table. But as a member . . . there are members who sit around the table and not staff.

Mr. Benjamin: So we are second-class.

The Chairman: No, we are first-class. We do not dilute it.

Mr. Benjamin: The way you are ruling is second-class.

The Chairman: I would like to welcome the Minister on his first appearance before the standing committee since his appointment in June. The reference is the annual report of the Department of Transport.

Unless you have a statement to make, Mr. Minister, I am going to throw it open to questions.

[Translation]

M. Angus: Au sujet de cette motion que j'accepte évidemment puisque je l'ai appuyée, je suppose que nous disposons toujours des crédits qui nous sont alloués jusqu'à la fin de l'année financière et que ces crédits nous permettront de financer nos déplacements dans certaines localités et que la motion couvre donc le point soulevé par M. Reid. Ai-je raison?

Le président: Je crois savoir que l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent correspond à un poste budgétaire. De toute évidence, si l'étude se poursuit après la fin de l'année financière, il nous faudrait de nouveaux crédits pour pouvoir la compléter.

M. Angus: Oui, d'accord.

Le président: Il ne reste pas suffisamment de crédits pour nous permettre de compléter l'étude, même si nous effectuons peu de déplacement.

M. Angus: Vous pouvez mettre la motion aux voix.

Le président: Très bien. Nous avons été saisis d'une motion en bonne et due forme. Je consulterai le leader en Chambre à cet égard. Vous savez, monsieur Reid, nous n'avons été chargés que de l'étude du rapport annuel, ce que nous faisons conformément au règlement habituel. Ceci n'en est qu'une prolongation.

La motion est adoptée

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. Ne pourrions-nous pas inviter les adjoints de tous les députés à s'asseoir à la table, vu qu'il y a tellement de place.

Le président: Non.

M. Benjamin: Les témoins ont le droit de se faire accompagner de leurs adjoints.

Le président: C'est vrai, c'est exact.

M. Benjamin: Alors pourquoi les Libéraux, les Néo-démocrates et les Conservateurs ne peuvent-ils pas avoir leurs adjoints près d'eux?

Le président: Il y a une grosse différence. Le ministre est venu témoigner avec ses adjoints. Les témoins ont le droit d'avoir leurs adjoints près d'eux à la table. Mais ce n'est pas le cas des députés. Seuls les membres du Comité ont le droit d'être à la table.

M. Benjamin: C'est du favoritisme.

Le président: Non, pas du tout. C'est le Règlement.

M. Benjamin: Je maintiens que c'est du favoritisme.

Le président: Je tiens à souhaiter la bienvenue au ministre à cette séance du Comité permanent. Il s'agit de sa première comparution depuis sa nomination à ce poste en juin dernier. Nous avons pour mandat d'étudier le rapport annuel du ministère des Transports.

Si vous n'avez pas de déclaration liminaire à nous faire, monsieur le ministre, nous allons passer directement aux questions.

[Texte]

Hon. John Carnell Crosbie (Minister of Transport): Mr. Chairman, I have a statement to make. I would not think of coming before such an august committee as this without a statement.

I would like to apologize for being late. Naturally it was not my fault. I was supposed to do an interview on the satellite through CBC to Newfoundland, dealing with an important matter, and they could not get any sound. They did not want to tape me with sign language. I apologize.

Here there will be a lot of sound, but whether it will signify anything or not remains to be seen.

It is a pleasure to be here on my first appearance before you. I look forward to our continuing close relationship, and I hope we will be able to improve the transportation system of the country together. While we are here, you will be having many important things, I think, come before you that I am sure you will find of interest.

With me is Mr. David Kilgour, of course, who you know is the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and Mr. Ramsay Withers, Deputy Minister. There are other officials around if I get into trouble or give you something that is not factual.

Just briefly, then, I want to review some of the accomplishments in transport over the past year. On the legislative front, as you know, the Aeronautics Act was passed; its first amendment for many years. It is an act directly largely towards safety in the skies. As you know, the Civil Aviation Tribunal was established under it and is now operating. Reports of alleged regulatory violations decreased by 12% in 1985.

On the policy front we have been active, with three pieces of proposed legislation that hopefully you or a legislative committee will soon have before you. The National Transportation Act, the Canada Shipping Act, the Shipping Conferences Exemption Act, and the rail passenger legislation were all developed through consultation with the users and what the department calls the stakeholders of the system. We think they are good pieces of legislation that will update our framework.

[Traduction]

L'honorable John Carnell Crosbie (ministre des Transports): Monsieur le président, j'ai une déclaration à faire. Je n'aurais jamais osé me présenter devant cet illustre Comité sans déclaration.

Je tiens à commencer par m'excuser de mon retard. Ce n'est évidemment pas ma faute. Je devais faire une entrevue sur un sujet très important qui devait être diffusé sur la chaîne anglaise de Radio-Canada par satellite à Terre-Neuve. Malheureusement, le son ne passait pas et ils n'ont pas voulu faire l'entrevue en langage gestuel. Je tiens à m'excuser.

Je doute qu'on ait des problèmes de son ici. Reste à savoir si l'échange sera profitable.

Je suis très heureux d'être venu comparaître ici pour la première fois. Je suis persuadé que nous allons pouvoir collaborer étroitement. J'ai bon espoir que nous réussirons ensemble à améliorer le réseau de transport du Canada. Nous allons aborder aujourd'hui de nombreuses questions très importantes qui devraient vous intéresser au plus haut point.

Je suis accompagné aujourd'hui de quelqu'un que vous connaissez déjà, M. David Kilgour, secrétaire parlementaire du ministre des Transports et M. Ramsay Withers, sous-ministre. Je suis également accompagné d'autres fonctionnaires qui seront en mesure de me dépanner si j'ai des problèmes ou si je vous fournis des renseignements erronés.

Je vais commencer par vous décrire certaines de nos réalisations dans le domaine des transports depuis un an. Sur le plan de la législation, la Loi sur l'aéronautique est entrée en vigueur, ce qui constitue la première révision majeure à la Loi depuis bien des années. La Loi concerne principalement la sécurité aérienne. Elle a établi le tribunal de l'aviation civile et investi ce dernier des pouvoirs voulus pour examiner les décisions d'application des règlements prises par le ministère. Le nombre de violations présumées au règlement a diminué de 12 p. 100.

Par ailleurs, le ministère a été actif sur le plan de l'élaboration des politiques en ce qu'il a proposé trois projets de loi dont le Comité permanent des transports ou le Comité législatif compétent devrait être saisi sous peu. Ces nouvelles mesures législatives sont: la nouvelle Loi nationale sur les Transports, les modifications à la Loi sur la Marine marchande au Canada et la Loi dérogatoire sur les Conférences maritimes et enfin, la Loi sur le transport ferroviaire des voyageurs qui ont toutes été élaborées en consultation avec les usagers et les personnes ayant des intérêts dans le système. Nous sommes qu'elles sont adéquates et qu'elles permettront d'adapter les règlements à la situation changeante de l'économie et du monde.

• 1550

A number of aviation disasters in 1985 focused attention on aviation safety and security. We implemented a major review of security, and new systems are in place at all airports. The Aviation Safety Programs Branch instituted a number of programs to address the non-regulatory causes, and these account for about 80% of all accidents.

Les catastrophes aériennes sont venues en 1985 ont attiré l'attention sur la sécurité et la sûreté. Une revue importante de la sûreté a été réalisée et de nouveaux systèmes ont été mis en place dans tous les aéroports. La Direction des programmes de sécurité aérienne a lancé des programmes visant à supprimer les causes d'accidents qui ne découlent pas d'infractions aux règlements et qui comptent pour environ 80 p. 100 de tous les accidents.

[Text]

The System Analysis and Functional Evaluation Program—that is the SAFE Program—was set up to advise aviation group senior management on resource allocation to eliminate deficiencies in our air transport system. In 1985 an analysis of Canadian Aviation Safety Board occurrence reports, as well as reports from other sources such as coroner's inquests, showed that pilot judgment and pilot technique were the two top causes of aviation occurrences.

That branch produced and distributed 24 newsletters for various segments of the aviation community. They developed six new aviation safety brochures; they developed six new aviation safety audio-visual productions, including four films and videos dedicated to helicopter operations; and they developed and distributed 11 new aviation safety posters.

The regional aviation safety officers conducted eight company aviation safety officer courses. The graduates returned to their respective companies and were then designated as the safety managers for the companies.

The Canadian Airport Security System, or CASS, was installed at 11 sites across the country. Training on that system is under way now at London, Regina, and Saskatoon. Installation of the system in Ottawa will be completed this fiscal year. In addition, we have new baggage X-ray machines and explosive vapour detection devices installed at major airports.

We continued our role in regional development. Subsidiary agreements or memoranda of understanding under ERDA are in place in most provinces. The Maritime Freight Rates Act and Atlantic Region Freight Assistance Act benefited Atlantic Canada with more than \$75 million a year. The Western Grain Transportation Act provided \$600 million a year to help the grain-growing regions. B.C. Rail was included in the benefits to the act, and a major rehabilitation program on B.C. Rail lines in the Peace River area was undertaken. In addition, the five-year rehabilitation program of about \$520 million for prairie branch lines continued.

There were major capital budget decisions as the \$2.8 billion budget of the department was expended. There has been an announcement of \$175 million allocated to major upgrading of the Welland Canal and \$50 million in matching funds with the provinces for the Yellowhead Highway. In addition, 150 eligible municipal and other types of airports received \$18.9 million in 1985-86. Capital funding of \$34.5 million was committed to assist in establishing or improving municipal, local, local commercial, and other airports.

[Translation]

Le Programme d'analyse et d'évaluation fonctionnelle a été établi en vue de fournir des conseils à la haute direction du Groupe de l'aviation sur l'affectation des ressources, dans un effort pour éliminer les défaillances du système de transport aérien. En 1985, l'analyse des comptes-rendus des faits aéronautiques au Bureau canadien de la sécurité aérienne, ainsi que des comptes-rendus provenant d'autres sources comme les enquêtes du coroner, a permis de démontrer que le jugement des pilotes et les techniques utilisées par ces derniers constituent les deux causes principales de faits aéronautiques.

En ce qui concerne la sécurité aérienne, la direction a produit et diffusé 24 bulletins destinés à divers groupes du monde de l'aviation et par ailleurs créé 6 brochures, ces 6 montages audio-visuels, y compris 4 films et vidéo-cassettes sur les activités menées par hélicoptères et conçu et distribué 11 affiches.

Les agents régionaux de la sécurité aérienne ont dispensé 8 cours à l'intention des agents de la sécurité aérienne du secteur privé. Après le cours, les candidats sont retournés dans leurs compagnies respectives pour occuper le poste de gestionnaire de la sécurité.

Le système de sûreté des aéroports canadiens a été installé dans 11 aéroports dans l'ensemble du pays. Des programmes de formation pour l'utilisation de ce système sont actuellement offerts à London, à Regina et à Saskatoon. L'installation du système à l'aéroport d'Ottawa sera achevée pendant l'exercice financier en cours. En outre, de nouveaux appareils de radiographie des bagages et des dispositifs de détection des émanations d'explosifs ont été installés dans les aéroports principaux.

Le ministère a poursuivi son rôle en matière de développement régional. Des accords auxiliaires ou des protocoles d'ententes découlant d'ententes sur le développement économique et régionale sont en place dans la plupart des provinces. La région de l'Atlantique retire plus de 75 millions de dollars par année grâce à l'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport dans la région Atlantique. En vertu de la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest, 600 millions de dollars sont versés chaque année en vue d'aider les régions céréalicultrices. Le réseau ferroviaire de la Colombie-Britannique fait partie des secteurs qui bénéficient de l'aide en vertu de la loi et un important programme de remise en état des lignes de la province a été entrepris dans la région de Peace River. Par ailleurs, le programme quinquennal de remise en état des lignes des Prairies, d'une valeur de 520 millions de dollars, se poursuit.

D'importantes décisions ont été prises en ce qui concerne le budget d'immobilisations, le budget de 2,8 milliards de dollars du ministère ayant été augmenté. Vous avez sans doute entendu parler de la somme de 175 millions de dollars affectée aux importants travaux d'amélioration du canal Welland et de la somme de 50 millions de dollars versée pour la route de Yellowhead. De plus, 150 aéroports municipaux et d'autres aéroports admissibles ont reçu des subventions de l'ordre de 18,9 millions de dollars en 1985-1986. En outre, 34,5 millions de dollars de fonds d'immobilisation ont été affectés à

[Texte]

While undertaking the expenditure of these substantial amounts, we also contributed to the deficit reduction objective of the government. Our budget was reduced by \$278 million in 1985-86. We have a leaner department, which has been at the forefront in terms of implementing efficiency measures that are being asked of the private sector as well. We think we have been humane in what is known in the colloquial as downsizing. It sounds like a word that originated in the last administration.

We brought in the Employment Continuity Program, which aims to avoid any individual being out on the street as a result of the program. This is a model now for many other federal government departments. The budget reductions imposed on the department represented a reduction of 623 person-years for this fiscal year.

The department underwent a reorganization so that all policy groups were consolidated under one assistant deputy minister, Mr. Mulder, and the Aviation Group was created as well as the Airports Authority Group. This gives us a sharper focus on air safety and more efficient management of airports.

• 1555

The role of the Aviation Group is to ensure a safe and secure national civil air transportation system and to attend to the development of the National Civil Air Navigation System. They are responsible for aviation regulation, the provision of air traffic control and flight services, navigational aids and related facilities, resource management and aviation safety analysis, promotion and research.

New areas have been entered into as well, using private sector funds for the development of airport facilities. Leasing Area 5 at Pearson for five years at a revenue of more than \$400,000 annually to develop an air cargo centre is one example.

The specifications are being prepared now for potential hotel development sites identified at major airports this year to allow tendering next year for hotels at Halifax, Dorval, Ottawa, Winnipeg, Regina, and Vancouver.

In 1985-86 airport staff assisted in the development of proposals for offshore airport design projects in conjunction with various Canadian consulting firms for projects in Saudi Arabia, Chile and Gabon.

At the request of the governments of Saudi Arabia and Bermuda, project teams from the department studied their airport project requirements. Three airport projects were completed for External Affairs at Trinidad and Tobago.

[Traduction]

l'amélioration des aéroports municipaux, locaux, commerciaux et autres.

Tout en engageant cette dépense considérable, le ministère a continué de contribuer à l'objectif de réduction du déficit du gouvernement. Le budget de Transport Canada a été réduit de 278 millions de dollars en 1985-1986. Avec moins de ressources, le Ministère a réussi à demeurer le chef de file pour ce qui est de mettre en oeuvre des mesures efficaces, comme on le demandait au secteur privé. À notre avis, les réductions des effectifs ont été raisonnables. On a presque l'impression d'entendre les représentants du gouvernement précédent.

Nous avons créé un Programme du maintien de l'emploi afin d'éviter que les employés se retrouvent sans emploi. Ce programme a servi de modèle à de nombreux autres Ministères du gouvernement fédéral. Les compressions budgétaires imposées au Ministère se sont traduites par une réduction de 623 années-personnes pour l'exercice financier en cours.

Le ministère a entrepris une restructuration de son organisation. Il a réuni tous les groupes qui s'intéressent aux politiques sous un seul sous-ministre adjoint, M. Mulder, et a créé le Groupe de l'aviation et le Groupe de gestion des aéroports. Ainsi, le ministère est en mesure de mettre davantage l'accent sur la sécurité aérienne et sur une gestion efficace des aéroports.

Le rôle du groupe de l'aviation consiste à garantir la sécurité et la sûreté du système de transport aérien de l'aviation civile nationale et à perfectionner le système de navigation aérienne. Il s'occupe de la réglementation aérienne, de la prestation des services de contrôle de la circulation aérienne et des services des vols, des aides à la navigation et des installations connexes, de la gestion des ressources et de l'analyse, du développement et de la recherche dans le domaine de la sécurité aérienne.

Nous avons également exploré de nouvelles voies, comme par exemple, l'utilisation de fonds du secteur privé pour aménager des installations aéroportuaires. La zone 5 à l'aéroport international Pearson a été louée pour cinq ans, pour plus de 400,000\$ par année, en vue d'y aménager un centre de fret aérien.

Cette année, des devis ont été préparés pour l'aménagement d'emplacements d'hôtels à des grands aéroports. Ainsi, l'an prochain, l'appel d'offres pourra être lancé pour des hôtels à Halifax, Dorval, Ottawa, Winnipeg, Regina et Vancouver.

En 1985-1986, le personnel aéroportuaire a participé à la préparation de propositions de conception aéroportuaires à l'étranger de concert avec diverses firmes conseils, pour des projets en Arabie Saoudite au Chili et au Gabon.

À la demande des gouvernements de l'Arabie Saoudite et des Bermudes, des équipes de projet du ministère se sont penchées sur les projets aéroportuaires dont ces pays pourraient avoir besoin. Trois projets d'aéroport ont été terminés à Trinidad et à Tobago pour le compte du ministère des Affaires extérieures.

[Text]

On behalf of CIDA, our specialists participated in the Caribbean Airports Program, involving 22 airports in 13 Commonwealth countries. The primary responsibility included management, organization development, improvements to operations and maintenance procedures, and training.

Under a three-year accord, we and the U.S. agreed to co-operate in research and development into explosive detection and access control systems. Our effort, carried out by Transport Canada and the NRC, concentrated on technological improvements to explosive vapour detectors, automated X-ray pattern recognition, and baggage-passenger match systems.

Finally, the international event of Expo 86 was held and the attendance was much above predictions. As you know, the fair rekindled our national dream in transportation and sparked our imagination by showing us what is possible in the field of transportation. We can be proud of this event so ably hosted by British Columbia.

I have touched on aviation safety. Over 50% of the department's budget is directed to making the transportation system a safe one for Canadians. Over 50%, Mr. Benjamin. I hope you have noticed that startling figure.

We have a safety record in this country of which we can be proud. In DOT and related agencies over 13,000 people are devoted to ensuring the safe operation of the transportation system. More than 100 additional safety personnel are being put in place, including inspectors for air safety and dangerous goods.

Motor vehicle deaths consistently account for more than 90% of all transport-related fatalities. Between 1981 and 1985, fatalities on Canadian highways were reduced by 25% and the number of accidents dropped by close to 10%. Since the number of registered Canadian vehicles increased by 8% over the same period and the number of licensed drivers rose by 18%, we can see this was quite an achievement.

Recent data suggests that Canadians are driving more and therefore the risk of mishap is increasing. We are looking for new opportunities for improvement, and therefore plan to introduce daytime running lights on all new vehicles by 1989. We are continuing to promote the need for increased use of seat belts; we are participating in a five-year Driver Awareness Program of safe driving, including measures directed at drunk driving. To date, as a result of these efforts, 58% of Canadians regularly buckle up. We are hopeful that the number of accidents which are alcohol related will decrease.

Mr. Tobin: On a point of order, being from Newfoundland, I have the most profound and deepest respect for how interest-

[Translation]

Au nom de l'Agence canadienne de développement internationale, l'ACDI, des experts de Transports Canada ont participé au programme aéroportuaire des Antilles, qui portait sur 22 aéroports dans 13 pays membres du Commonwealth. Leur principale responsabilité était d'établir l'organisation et la filière hiérarchique et d'améliorer les pratiques de fonctionnement et d'entretien et la formation connexe.

En vertu d'un accord de trois ans, le Canada et les États-Unis ont convenu de collaborer à la recherche et au développement en matière de détection des explosifs et de système de contrôle de l'accès. La participation de Transports Canada et du Conseil national de recherche a porté sur des améliorations technologiques au détecteur d'émanation d'explosif, à la reconnaissance automatisée des images radiographiques et au système d'appariement bagages passagers.

Enfin, comme vous le savez, Expo-86, un événement international, a été tenue avec une participation de loin supérieure aux prédictions. Expo a fait revivre notre défi nationale en transport et a stimulé notre imagination en nous montrant ce qui est possible dans le domaine des transports. Le Canada peut s'enorgueillir de cet événement dont la Colombie-Britannique a si bien su être l'hôte.

J'ai déjà parlé de la sécurité aérienne. Plus de 50 p. 100 du budget du ministère est consacré à rendre le système de transport sûr pour tous les Canadiens. Oui, plus de 50 p. 100, monsieur Benjamin. J'espère que vous avez noté ce chiffre époustouflant.

Notre pays a une fiche de sécurité dont nous pouvons être fier. Plus de 13,000 personnes, au sein de mon Ministère et des organismes connexes, travaillent à rendre le système de transport sûr. Plus de 100 autres employés seront bientôt affectés à cette tâche, y compris des inspecteurs de la sécurité aérienne et des marchandises dangereuses.

Les accidents de la route sont responsables de plus de 90 p. 100 des morts du transport. De 1981 à 1985, les décès sur les routes canadiennes ont baissé de 25 p. 100, tandis que le nombre d'accidents a chuté de près de 10 p. 100. Le nombre de véhicules canadiens immatriculés a augmenté de 8 p. 100 au cours de la même période et le nombre de conducteurs, de 18 p. 100. C'est là une réalisation bien importante.

Des données récemment compilées laissent entrevoir que les Canadiens conduisent davantage et, par conséquent, que le risque d'accidents augmente. Ceci ne fait que souligner l'importance de chercher de nouvelles améliorations, comme l'introduction de feu de jour sur tous les nouveaux véhicules dès 1989. Le gouvernement continue de promouvoir la nécessité de faire croître le port des ceintures de sécurité et le ministère participe à un projet quinquennal de sensibilisation des conducteurs à la sécurité, qui porte notamment sur la conduite en état d'ébriété. Jusqu'à maintenant, à la suite de ces efforts, 58 p. 100 des Canadiens bouclent régulièrement leur ceinture de sécurité. Nous espérons que le nombre d'accidents, en particulier ceux mettant en cause de jeunes conducteurs aux facultés affaiblies, baissera.

M. Tobin: J'invoque le Règlement. Je suis aussi originaire de Terre-Neuve et j'écoute par conséquent avec le plus profond

[Texte]

ing the Minister is when he is engaged in debate and discussion. While the report he is giving us is indeed a very interesting one and we would all love to have a copy of his written comments, given that he can only be here for a short period of time, given that he is such an important Minister, and entertaining Minister, and informative Minister, I would ask on behalf of all members of committee if the Minister might not forward that report to all members in writing. We would all love to have a copy of his written comments.

• 1600

Given the short period of time, only an hour and a half, that he is going to be here, we might not be able to go directly to questions and answers. I am sure that would benefit us, and indeed I think it would benefit the Minister.

I say that with great respect, Mr. Chairman. I do not mean to be at all facetious, as the Minister I am sure knows.

The Chairman: I must say, Mr. Tobin, I think it was the word "finally" that I heard the Minister say. I know there is the wish to get on to questions. I do not know how much longer the Minister has. Usually we do let the Minister come forward and say what he wants to say in his own way first. Obviously if we do not complete questions today, we are going to be here another day at some stage, and that is why I was not really trying to constrict the Minister in his monologue, which was most interesting.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me make it as much a suggestion to the Minister as one to you; and I know the Minister knows I say that to him with great sincerity.

Mr. Crosbie: I am not up-tight about this, Mr. Chairman. We can play it any way you want. These are prepared remarks, so if you want to print them in the record so that I do not have to read them, it is fine with me.

The Chairman: I think that would facilitate the questions. So if there is a motion from members to have printed as part of the record the remarks of the Minister, those read and those not quite completely read, we will have it as part of the record and then we will start questions.

Some hon. members: Agreed.

Statement by The Hon. John Crosbie, Minister of Transport:

In the area of trucking safety, we are developing with the governments of the provinces a national safety code. The code contains standards and practices governing the vehicle, the driver, hours of work, load security and company requirements for accident reporting and records-keeping. The goal is to establish a uniform safety standard right across the country, including use of daytime running lights.

Looking at rail safety issues, of the 123 rail fatalities in 1985, 58, or 47%, were at level crossings.

Where crossing improvements such as lights, gates, and bells are concerned, the CTC currently has responsibility. It has

[Traduction]

respect les propos du ministre. Je trouve sa déclaration fort intéressante et j'aimerais bien en avoir une copie. Le ministre joue un rôle très important au sein du gouvernement. Son discours est très divertissant et plein de renseignements. C'est pourquoi j'aimerais demander au nom de tous les membres du Comité qu'on nous remette une copie de ce rapport. Il ne faut pas oublier que nous avons bien peu de temps à notre disposition. Nous aimerions tous avoir une copie de sa déclaration écrite.

Mais nous n'avons qu'une heure et demie à notre disposition pour discuter avec le ministre, il serait peut-être préférable de passer directement aux questions. Je suis persuadé que cela serait profitable pour nous tous, y compris le ministre.

Je propose cela avec le plus grand respect, monsieur le président. Je ne voudrais pas que le ministre pense que je plaisante.

Le président: Monsieur Tobin, je viens d'entendre le ministre dire: «Et enfin». Nous avons tous hâte de passer aux questions. J'ignore de combien de temps dispose le ministre. Mais la tradition veut que le ministre fasse d'abord une déclaration liminaire. Soyez rassurés, si nous n'avons pas le temps de poser toutes nos questions aujourd'hui, le ministre reviendra une autre fois. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai décidé de ne pas interrompre le ministre dans son fascinant monologue.

M. Tobin: Monsieur le président, c'était une simple suggestion qui s'adressait tant à vous qu'au ministre. Le ministre connaît ma grande sincérité.

M. Crosbie: Cela m'est tout à fait égal, monsieur le président. Je m'en remets à vous. Je peux très bien vous remettre ma déclaration pour qu'elle soit annexée au compte rendu. Je n'insiste pas pour la lire au complet.

Le président: C'est une excellente idée qui nous permettrait de passer directement aux questions. Je vais donc demander aux membres de proposer que la déclaration complète soit annexée au compte rendu. Cela nous permettra de passer aux questions.

Des voix: Adopté.

Déclaration de l'honorable John Crosbie, ministre des Transports:

Quant à la sécurité du camionnage, Transport Canada met au point, avec les gouvernements provinciaux, un code national de sécurité. Le code donne des normes et des pratiques régissant le véhicule, le conducteur, les heures de travail, la sécurité de chargement et les exigences pour les entreprises en ce qui a trait aux rapports d'accident et à la tenue de registres. Nous visons à établir des normes uniformes de sécurité dans tout le pays, qui porteront notamment sur les feux de jour.

Pour ce qui est de la sécurité ferroviaire, des 123 décès en 1985, 58 (ou 47 p. 100) se sont produits à des passages à niveau.

C'est la Commission canadienne des transports qui est actuellement responsable des améliorations aux croisements,

[Text]

been spending about \$10 million annually, with additional contributions from the railways and municipalities, and has plans for improvements such as modern reflectorized arms for gate barriers, floodlighting at high-risk crossings, and more powerful signal lights.

Another major safety initiative will be to modernize the legislative framework for the rail sector, replacing outdated rules to encourage the introduction of modern safety practices and technology. Consultation has taken place with industry and labour.

A new Railway Safety Act, expected to be introduced soon, would replace legislation which dates back to the beginning of this century and would strengthen inspection and compliance of the railway operating procedures for conformance to federal safety standards.

To improve the safe transportation of dangerous goods, this government introduced the first regulations under the 1980 Transport of Dangerous Goods Act. These federal regulations came into effect on July 1, 1985. By February 1986, nine provinces and one territory had adopted and put into place these regulations.

The objective of the federal program is to ensure that a uniform set of standards is in place across the country, applicable to all modes of transport. Under the program, employees must be trained in respect of their responsibilities and the products which they may be handling or transporting. In addition, shippers of certain types of dangerous goods are required to present plans as to how they will provide immediate assistance at the site of any accident involving their products.

To assure compliance with current regulations, the federal government has established a new force of approximately 40 dangerous goods inspectors from coast to coast to work with provincial officials to enforce the regulations.

Further, the government has inquired as to whether it is feasible to reroute transportation services carrying dangerous goods and whether additional dangerous goods rail safety requirements are needed. A task force's recommendation to accept CP Rail's offer to voluntarily reduce the speed of all trains carrying dangerous goods on CP Rail's north Toronto-Galt subdivision was approved. Special dangerous goods freight trains now run at from 40 km/h to 56 km/h and other dangerous goods trains from 56 km/h to 80 km/h.

The coordination of marine SAR response is a shared responsibility with the Department of National Defence. The Coast Guard provides qualified personnel at the Rescue Coordination Centres at Victoria, Trenton and Halifax, and also operates two Marine Rescue Sub-Centres at St. John's and Quebec.

Coast Guard Northern continued to expand its role in the area of ship safety. Year-end saw the successful completion of

[Translation]

telles les feux, les barrières et les sonneries. Elle y consacre environ 10 millions de dollars tous les ans; les compagnies de chemin de fer et les municipalités versent aussi des contributions. La Commission prévoit d'autres améliorations comme des bras réfléchissants modernes pour les barrières, l'éclairage par projecteur aux croisements à risque élevé et des feux de signaux plus puissants.

Une autre grande initiative sera la modernisation de la législation ferroviaire, pour remplacer les règles désuètes et promouvoir ainsi une technologie et des pratiques de sécurité modernes. Des consultations ont eu lieu avec le secteur privé et les syndicats.

Une nouvelle Loi sur la sécurité des chemins de fer, qui sera bientôt déposée, remplacera la loi actuelle qui remonte au début du siècle et rendra plus rigoureuses les normes fédérales de sécurité en ce qui concerne les pratiques d'exploitation des compagnies de chemin de fer.

Pour rendre plus sûr le transport des marchandises dangereuses, le présent gouvernement a déposé le premier règlement pris en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1980, lequel règlement fédéral est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1985. En février 1986, neuf provinces et un territoire avaient adopté et appliqué ce règlement.

Ce programme fédéral vise l'application de normes uniformes dans tout le pays pour tous les modes de transport. En vertu de ce programme, les employés doivent recevoir la formation nécessaire pour leur permettre d'assumer leurs responsabilités à l'égard des produits qu'ils manutentionnent ou transportent. De plus, les expéditeurs de certains types de marchandises dangereuses doivent soumettre des plans de l'aide immédiate qu'ils assureront sur les lieux de tout accident mettant en cause leurs produits.

Pour assurer le respect du règlement, le gouvernement fédéral a mis en place un nouveau groupe d'environ 40 inspecteurs des marchandises dangereuses, d'un océan à l'autre, qui travailleront en collaboration avec les représentants provinciaux.

En outre, le gouvernement a étudié la possibilité de réacheminer les services de transport de marchandises dangereuses et de multiplier les exigences relatives à la sécurité du transport ferroviaire de ces marchandises. À la recommandation du groupe de travail, le gouvernement a aussi accepté l'offre du CP de réduire volontairement la vitesse de tous les trains transportant des marchandises dangereuses sur cette subdivision: Toronto nord—Galt. Les trains spéciaux pour le transport de marchandises dangereuses circulent désormais à des vitesses allant de 40 km/h à 56 km/h et d'autres trains de marchandises dangereuses, de 56 km/h à 80 km/h.

Transport Canada et le ministère de la Défense nationale participent également à la coordination des services de recherche et de sauvetage maritimes. La Garde côtière fournit le personnel compétent aux centres de coordination de Victoria, Trenton et Halifax, et assure le service dans les deux centres auxiliaires de St. John's et de Québec.

Le Service du Nord de la Garde côtière continue à élargir son rôle dans le secteur de la sécurité des navires; la Division

[Texte]

an extensive R and D program costing in excess of \$2.4 million which was managed by the ship safety division. This program was aimed at updating the Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations and facilitating navigation in northern waters.

The Canadian Coast Guard operates 75 dedicated search and rescue, SAR, units in support of the national SAR program.

Units range from high-endurance cutters—71 M—to small inshore rescue boats and hovercraft. In addition, the Coast Guard maintains an extensive coastal radio communication network to detect distress calls and alert SAR authorities.

During 1985-86, Coast Guard SAR units were tasked 4,300 times and were instrumental in saving approximately 1,500 lives.

I would like to turn to the future for a moment. The new National Transportation Act will soon receive second reading. Its objective is to make good rules—it will enhance competition between and within the air, rail, marine and trucking industries. It will promote an efficient and safe transportation system. It will free industry from the costly burden of unnecessary regulation.

Other initiatives which will be carried forward will be the redesign and construction of the Polar 8 Icebreaker, the amendments to the Transportation of Dangerous Goods Act, a Railway Safety Act and the formation of a Multi-modal Accident Investigation Board.

Mr. Chairman and members of the committee, the vision I have of the transportation system in Canada is one of an efficient and effective one, one in which the government provides the necessary infrastructure and financial support in co-operation with the private sector. Canada will have a safety system in which all Canadians can travel to their destination without incident and one which, above all, serves the needs of the individuals and companies it is meant to serve.

The Chairman: The first questioner is Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je veux demander au ministre ce qui est arrivé depuis le moment où il a communiqué par téléphone avec moi et avec mon collègue, M. Tobin, peu de temps avant l'ouverture de la présente session. Il nous demandait si nous étions d'accord pour limiter le débat sur le projet de loi C-75 s'il retirait l'article 4 du projet de loi C-75. Mon collègue Tobin et moi avons répondu dans l'affirmative. Je dois dire que, depuis ce temps, on n'a eu aucune autre nouvelle du ministre. Est-ce parce que le ministre a entre-temps changé d'idée, ou est-ce parce qu'il a été forcé de changer d'idée par ses collègues du Cabinet qui lui ont demandé de garder l'article 4 du projet de loi C-75? Quelle est la situation?

[Traduction]

de la sécurité des navires avait terminé à la fin de l'année son important programme de recherche et de développement, de plus de 2.4 millions de dollars, qui visait à mettre à jour les renseignements concernant la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires et à faciliter la navigation dans les eaux septentrionales.

La Garde côtière canadienne possède 75 unités de recherche et de sauvetage dans le cadre du programme national de recherche et de sauvetage.

Comprenant des patrouilleurs de haute endurance (71 m), des petites embarcations côtières et des aéroglisseurs. De plus, la Garde côtière assure un important réseau de communication radio côtière pour détecter les appels de détresse et alerter les autorités de RES.

En 1985-1986, les services de RES de la Garde côtière ont répondu à 4,300 appels et ont contribué à sauver environ 1,500 vies humaines.

Tournons maintenant notre regard vers l'avenir. La nouvelle Loi nationale sur les transports fera bientôt l'objet d'une deuxième lecture. Son objectif est d'élaborer des règlements judicieux; elle améliorera la concurrence parmi les entreprises de camionnage et de services de transport aérien, ferroviaire et maritime et encouragera la mise en place d'un système de transport efficace et sûr. Cette nouvelle loi élimine bon nombre de règlements inutiles qui ont été jusqu'ici un fardeau onéreux pour l'industrie.

Nous envisageons d'autres initiatives comme la construction d'un brise-glace de conception nouvelle du type Polar 8, des modifications à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, une Loi sur la sécurité du transport ferroviaire et la formation d'un comité d'enquête sur les accidents du transport multimodal.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, j'entrevois pour le Canada un système de transport rentable et efficace et pour lequel le gouvernement fournit l'infrastructure et le soutien financier nécessaire en collaboration avec le secteur privé. Le Canada aura un système de sécurité qui permettra à tous les Canadiens de se rendre à destination sans incident et qui, par-dessus tout, satisfera les besoins tant des particuliers que des entreprises, comme il se doit.

Le président: Monsieur Ouellet est le premier intervenant.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister what has happened since he spoke with me and my colleague, Mr. Tobin, over the telephone, shortly before the beginning of this new session. He wanted to know whether we would agree to limit the debate on Bill C-75 if he withdrew section 4 of that bill. We both told him that we would agree. But we still have to hear from the Minister. Has the Minister changed his mind, or did his Cabinet colleagues make him change his mind and insist that he keep section 4 of Bill C-75? What is going on exactly?

[Text]

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, as you know, we have not yet re-introduced that proposed legislation, which was known as Bill C-75. So I have not had to come, and the government has not had to come, to any final conclusion on that question. As you know, we are hoping to debate the proposed new national transportation legislation next. But once a decision is made in the area the hon. gentleman has asked about, clause 4, then I will see that it is announced. But since the legislation has not had to be re-introduced, because of the pressure of other business, there has not been a final decision on that yet.

Mr. Ouellet: En d'autres mots, le but de l'appel téléphonique du ministre était d'obtenir notre accord pour l'adoption rapide du projet de loi C-75 dans la mesure où le ministre enlèverait l'article 4. Nous lui avons dit oui à cet égard. Le ministre a-t-il toujours l'intention de déposer ce projet de loi sans l'article 4 ou a-t-il changé d'idée depuis?

Mr. Crosbie: I have to have the concurrence of my colleagues, of course, to change any proposed legislation that comes before the House of Commons. That matter has not been dealt with yet, because the proposed legislation on the legislative timetable has not had to be re-introduced yet. That will be a matter that will be proceeding, hopefully, in January, and I will be able to give you my answer later on on that matter. I cannot give you the final position today. But I am glad to see the hon. gentleman is still prepared to be reasonable.

• 1605

Mr. Ouellet: Je peux assurer le ministre que si l'article 4 est retiré du projet de loi C-75, il pourra compter sur l'entière collaboration de l'Opposition officielle et faire adopter ce projet de loi très rapidement aux trois étapes: première, deuxième et troisième lectures.

Ma deuxième question a trait au projet de loi C-18. Le gouvernement actuel avait promis de faire une très large place à la consultation et à la collaboration avec les autorités provinciales. Après le dépôt du Livre blanc *Aller sans entraves* et après la série d'objections présentées à l'occasion des consultations du Comité permanent des transports, qui a tenu des audiences publiques, et des consultations que le ministère a tenues auprès des intéressés, pourquoi le gouvernement a-t-il présenté, à la dernière session, un projet de loi presque identique au Livre blanc *Aller sans entraves*, et pourquoi le ministre vient-il de déposer le projet de loi C-18, qui comporte quelques petits changements techniques, mais aucun changement important qui tienne compte des objections qui ont été formulées à l'égard de cette initiative gouvernementale? En particulier, je peux citer un article paru récemment dans le quotidien *The Globe and Mail*, qui rapporte ce qui s'est passé à une conférence des premiers ministres des Maritimes:

"Regional development should be put before profit in decisions about transportation," the Council of Maritime Premiers said yesterday at the end of its quarterly meeting.

On sait non seulement que les premiers ministres des Maritimes s'opposent au libellé du projet de loi C-18, mais aussi que le Canadien National et le CPR ont déclaré publi-

[Translation]

Mr. Crosbie: Monsieur le président, vous savez déjà que nous n'avons pas encore redéposé ce projet de loi, le C-75. C'est pourquoi nous n'avons pas encore pris de décision définitive. Vous savez également que la prochaine mesure législative dont nous souhaitons débattre est la nouvelle Loi nationale sur les transports. Nous vous mettrons au courant dès que nous aurons pris une décision sur l'article 4. D'autres affaires urgentes nous ont empêchés de prendre une décision à cet égard.

Mr. Ouellet: The Minister called us on the telephone to obtain our agreement for the rapid passage of Bill C-75, if section 4 were removed. We told him that we would agree to that. I would like to know whether the Minister still intends to table that bill without section 4 or if he has since changed his mind?

Mr. Crosbie: Je dois bien sûr obtenir l'assentiment de mes collègues avant de modifier un projet de loi déposé à la Chambre. Mais nous ne nous sommes pas encore occupés de cette affaire parce que ce projet de loi attend d'être redéposé. Nous espérons que cela se fera en janvier et je pourrai donc répondre à votre question ultérieurement. Je ne peux cependant pas vous annoncer de décision définitive aujourd'hui. J'ajoute cependant que je suis heureux de constater que l'honorable député semble encore disposé à être raisonnable.

Mr. Ouellet: I can assure the Minister that if clause 4 is withdrawn from Bill C-75, he can count on the Official Opposition's full support in getting the bill passed very quickly at first, second, and third reading.

My second question relates to Bill C-18. The government promised there would be a great deal of consultation and co-operation with provincial authorities. After the tabling of the white paper entitled *Freedom to Move*, and after the objections that were raised during the hearings of the Standing Committee on Transport, and the consultations by the department with interested parties, why did the government table a bill in the last session that was virtually identical to the white paper? Why has the Minister just tabled Bill C-18, which includes some minor technical changes, but no major change in response to the objections raised earlier? I would specifically like to refer to an article that was published recently in *The Globe and Mail*, which described what happened at a conference of Maritime premiers:

«le développement régional devrait primer sur les bénéfices dans toute décision dans le domaine des transports,» a dit hier le Conseil des premiers ministres des Maritimes à la fin de sa réunion trimestrielle.

We know that opposition to the wording of Bill C-18 comes not only from the Maritime premiers, but also from Canadian National and the CPR, which have stated publicly that

[Texte]

quement que la déréglementation les frapperait très durement. Le *Winnipeg Free Press* a publié un éditorial sur les dangers de la déréglementation; on y critique assez vertement l'initiative du gouvernement. L'industrie du camionnage a exprimé catégoriquement et très clairement son opposition au projet de loi. On retrouve cela dans des articles de journaux, tant des Maritimes que du Québec, de l'Ontario et de l'Ouest canadien. Je suis sûr que le ministre doit avoir un système de coupures de presse aussi bon que le mien.

Comment se fait-il que malgré toute cette opposition de la part des principaux intéressés, le gouvernement semble ne faire preuve d'aucune flexibilité et semble démontrer un entêtement incompréhensible à vouloir faire adopter son projet de loi qui s'appelle maintenant C-18?

Mr. Crosbie: I am surprised that the hon. member wants to operate government by press clippings. It has never been my habit to weigh press clippings as to whether something should go ahead or not. Surely that would be a peculiar way to run a government, particularly in view of the fact that the hon. gentleman and his party are continually saying that we do not do anything that is not supported by the polls. So he is a little inconsistent in his criticism there.

Naturally, this is legislation that affects the whole transportation system in Canada and makes fundamental changes to the economic regulatory system as it applies to transportation, and to suggest that is going to receive unanimous support is to suggest the plainly ridiculous.

In the transportation system there are many, many competitive interests and competing interests and conflicting interests. Canadian National and Canadian Pacific, for example, are very supportive of certain parts of the legislation, but they only support what quite clearly is good for them, what they can see is in their immediate interest. You only expect them to support that. They do not have to be balanced in their approach or view.

The government has to be balanced. We are trying to do the best we can for the transportation system overall. CN will support, for example, confidential contracts, and CP will support them. But they definitely do not support inter-switching or the competitive joint-line rates. So naturally they are going to criticize those.

• 1610

In addition, Mr. Chairman, the railways are concerned that, while under the proposed legislation they may be able to get some improvement on the revenue side, through some of these measures, they are afraid that they may lose more to competition on the rail side. They are afraid they will not be able to reduce their costs, because they do not think our provisions, with respect to uneconomic branch lines and so on, are flexible enough, or go far enough. Therefore, they are critical of the legislation for that reason. Some truckers are critical. They fear change.

[Traduction]

deregulation would hit them very hard. The *Winnipeg Free Press* published an editorial on the dangers of deregulation in which it criticized rather harshly the government's initiative. The trucking industry stated categorically and very clearly that it was opposed to the bill. Opposition to the bill appears in newspaper articles in the Maritimes, Quebec, Ontario and the west. I am sure that the Minister must have a press clipping service that is as good as mine.

Why is it that despite all this opposition from the main parties involved, the government does not seem to be showing any flexibility, but instead a stubborn determination to pass its bill, which is now called C-18?

M. Crosbie: Je suis étonné que le député veuille inféoder le gouvernement aux coupures de presse. Je n'ai jamais eu l'habitude de tenir compte des coupures de presse en prenant des décisions quant aux politiques. Ce serait après tout une drôle de façon de gouverner, surtout compte tenu du fait que le député et son parti disent constamment que nous n'opérons qu'à coup de sondages. Donc il est un peu inconséquent dans ses critiques.

Il va sans dire qu'il s'agit d'un projet de loi qui a une incidence sur tout le réseau de transport du Canada et qui modifie fondamentalement le système de réglementation économique dans le domaine des transports. Ce serait donc ridicule de penser qu'une telle initiative jouisse d'un appui unanime.

Il y a beaucoup d'intérêts en concurrence et en conflit au sein du réseau de transport. Le Canadien National et le Canadien Pacifique, par exemple, appuient fortement certaines parties du projet de loi, mais ces deux compagnies n'appuient que les parties qui sont dans leur intérêt immédiat. Ce n'est que naturel. Elles ne sont pas obligées d'avoir une approche équilibrée.

Le gouvernement, par contre, doit avoir une approche équilibrée. Nous essayons de faire notre mieux pour le réseau de transport dans son ensemble. Tant le CN que le CP sont en faveur des contrats confidentiels. Cependant, les deux sociétés s'opposent à l'inter-aiguillage et à l'application de taux compétitifs sur leurs lignes communes. Elles n'hésiteront pas à faire connaître leur opposition à ces projets.

En outre, monsieur le président, les chemins de fer craignent que la compétitivité dans le domaine du transport ferroviaire leur fasse perdre énormément de revenu, même si certaines de ces mesures sont susceptibles de leur apporter des améliorations à ce niveau. Elles craignent que nos dispositions pour ce qui concerne les tronçons non rentables ne sont pas suffisamment souples ou poussés pour leur permettre de continuer de réduire leurs coûts. C'est la raison pour laquelle elles s'opposent à ce projet de loi. Certaines sociétés de camionnage s'y opposent également. Elles craignent aussi le changement.

[Text]

We know the Canadian Labour Congress is critical, because they are afraid of change. Whenever you suggest that anything will be changed, Shirley Carr pulls the plunger down at the CLC and the toilet flushes in the NDP caucus room. They all jump to their feet and salute, because they are afraid of change as well.

These are the most conservative reactionary forces in society today. They are against all change. I can only say that this must be very balanced legislation when we have such a pot-pourri of people who are giving some criticism. We have hundreds of groups who are supporting it. Just about every shipper in the country supports this legislation, particularly shippers who do not have any competition. They are very strongly in favour of this bill.

I notice the hon. gentleman who asked the question also asked a question in the House about the situation in Hinton, Alberta. He was grouching about the situation there; what were we going to do in connection with the Champion Pulp and Paper Company. That company says that CN are trying to charge too high freight rates in connection with an extension they are planning. He was supportive of the company, in that situation, and against CN.

I can assure the hon. gentleman that the people he was speaking for that day, the Champion Paper Company, support this legislation. It gives them a chance to be competitive, to not be at the mercy of the only railway that serves them. So I hope the hon. gentleman will be consistent with what he said in the House that day; that he will not turn around and do something different when this legislation comes before the committee. I am looking to his solid support for this legislation. Overall, it is good for the country.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I think I would like to ask the Minister, and I think that it is his choice—he will have to accept the consequence of his own attitude in joking about Shirley Carr, who is a duly elected representative of the labour movement in Canada. She is certainly a very respectable person. She has as much credit and legitimacy as the Minister himself.

If he wants to joke about Shirley Carr, that is his business, but how can he joke about Premier Richard Hatfield? Premier Hatfield said that our position—he was talking about the position taken by the Premiers of New Brunswick, Nova Scotia, and P.E.I. They denounced the proposed National Transportation Act, saying it will further widen the economic gap between central and eastern Canada. Richard Hatfield said that our position is that this is essential. We will fight for it, and I believe we will win. He said that he has asked the Minister of Transport to add a clause, ensuring that regional development will take precedence over profitable transportation service when the two conflict. What will be the Minister's answer to Mr. Hatfield? Does he also want to joke about that?

Mr. Crosbie: I am sorry that the hon. gentleman is so dour, and so sour, in his disposition that he does not want anybody treated lightly. I have said nothing derogatory about Shirley

[Translation]

Le Congrès du travail du Canada s'oppose également à cette mesure parce qu'il craint le changement. Chaque fois que l'on propose un changement, M. Orlikow explose littéralement et les secousses se font sentir jusqu'au caucus néo-démocrate. Les néo-démocrates se mettent tout de suite aux garde à vous parce qu'ils craignent eux aussi le changement.

Ce sont là les forces les plus réactionnaires et conservatrices de notre société. Tous ces gens-là s'opposent au changement. Cette mesure législative doit être bien équilibrée si autant de gens d'autant de secteurs s'y opposent. Mais il ne faut pas oublier les centaines de groupes qui appuient cette mesure. Je pense en particulier à tous les expéditeurs du pays, surtout ceux qui ne font face à aucune compétition. Ils appuient tous entièrement ce projet de loi.

L'honorable député qui a posé cette question s'est également enquis à la Chambre au sujet de la situation à Hinton en Alberta. Il nous a demandé urgemment des comptes sur ce qui concerne la *Champion Paper Company*. Cette société prétend que le CN lui impose des frais de transport de marchandises beaucoup trop élevées pour ce qui concerne une annexe qu'elle entend construire. L'honorable député a défendu la cause de cette société contre le CN.

Je tiens à lui assurer que la société qu'il a si ardemment défendue ce jour-là, la *Champion Paper Company*, appuie cette mesure législative. En effet, elle lui permet d'être plus compétitive et de ne plus être à la merci du seul chemin de fer qui la dessert. J'espère que l'honorable député maintiendra la position qu'il a défendue ce jour-là à la Chambre et qu'il ne changera pas d'idée quand le Comité sera saisi de ce projet de loi. Je compte d'ailleurs sur son appui. En général, cette mesure législative sera avantageuse pour le pays.

M. Ouellet: Monsieur le président, M. le ministre est libre de faire ce qu'il veut. Il se permet de plaisanter au sujet de Shirley Carr qui est la représentante dûment élue du mouvement syndicaliste au Canada. Il devra accepter les conséquences de ses actes. Shirley Carr est une personne tout aussi respectable que le ministre.

C'est son affaire s'il veut plaisanter à son sujet. J'aimerais savoir s'il entend également ridiculiser le premier ministre Richard Hatfield? Le premier ministre Hatfield partage notre position, c'est-à-dire celle qu'ont prise le premier ministre du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Ils se sont tous prononcés contre la Loi nationale sur les transports qui, à leur avis, ne pourrait qu'élargir le gouffre économique qui sépare les régions du centre et de l'est du Canada. Richard Hatfield a déclaré qu'il était essentiel que nous maintenions cette position. Nous allons lutter et gagner. Il a affirmé avoir demandé au ministre des Transports d'ajouter une disposition qui accorderait la préséance au développement régional par rapport à la rentabilité du réseau des transports dans les cas de conflits. Qu'est-ce que le ministre a l'intention de répondre à M. Hatfield? Va-t-il encore nous répondre par une plaisanterie?

M. Crosbie: Je trouve vraiment dommage de constater que l'honorable député n'ait aucun sens de l'humour et qu'il ne permet pas que l'on traite quiconque à la légère. Je n'ai rien dit

[Texte]

Carr. She is a fine woman and has her own point of view. But I think that blind opposition to this legislation, or any other—

Mr. Ouellet: Is this what you think?

Mr. Crosbie: —on the kinds of grounds outlined by Shirley Carr—

Mr. Ouellet: Is Mr. Hatfield blind?

Mr. Crosbie: —is a pity. I do not agree with the points they are making. I intend to oppose the points they are making, just as they intend to oppose the points I am making. They can look after themselves.

• 1615

Now, Premier Hatfield—there is no one answer in that situation. There is no one absolute principle that can be supreme over all other principles in the area of transportation, as in most areas generally. This legislation, for the first time, recognizes the overcoming of regional disparity to be an objective of transportation policy. When the hon. member's government was in office over the last 18 or 20 years, however many millenniums it was, that was not recognized in the transportation legislation at all, so there is a significant improvement. As a matter of fact, this is a significant improvement over anything that has ever been there before.

But to suggest that regional development is to be the only guiding factor in transportation, and that the profitability of an enterprise—whether an enterprise can survive or not and be a viable entity, whether it can continue to give jobs to the people who work for it, whether it can serve the shippers, whether it can make the shippers of the country competitive with those they compete with outside the country—if you are going to say that all this has to be secondary to overcoming regional disparity, you will never achieve the overcoming of regional disparity, because you will not have any industries in that region.

I cannot accept the suggestion made by the three maritime premiers that this legislation should say that in that particular situation “X” should in all cases overcome “Y”. I cannot agree with that. But we have agreed that transportation is extremely important in regional development. We believe in that. The legislation indicates this is an objective, and I think it goes as far as anyone can reasonably ask you to go in that connection.

Mr. Ouellet: In short, are you saying no to Mr. Hatfield, or are you going to accept an amendment in committee when we study the bill?

Mr. Crosbie: Well, you put the exact question to me as to what Mr. Hatfield is supposed to be requesting and I will tell you whether or not I think we could accept it.

Mr. Ouellet: It is very simple. He said he wanted a clause that ensured regional development will take precedence over a

[Traduction]

d'interrogatoire au sujet de Shirley Carr. C'est une excellente personne qui a sa propre opinion. J'estime cependant que le fait de s'opposer aveuglément à quelques projets de loi que ce soit...

M. Ouellet: Est-ce vraiment votre avis?

M. Crosbie: ... pour des raisons comme celles qu'a avancées Shirley Carr...

M. Ouellet: M. Hatfield est-il aveugle?

M. Crosbie: ... est vraiment dommage. Je ne partage pas leur point de vue. J'ai l'intention de lutter contre leur point de vue tout comme ils entendent lutter contre le mien. Ils sont bien capables de se défendre eux-mêmes.

Pour ce qui concerne le premier ministre Hatfield, je dois dire qu'il n'y a pas de réponse unique. Il n'existe aucun principe absolu qui puisse avoir préséance sur tous les autres dans le domaine des transports, comme dans presque tous les autres domaines d'ailleurs. N'oubliez pas qu'il s'agit de la première mesure législative qui se fixe comme objectif, dans le contexte de la politique des transports, de surmonter les disparités régionales. Cette décision constitue d'ailleurs une amélioration importante car le parti de l'honorable député qui a été au pouvoir pendant une vingtaine d'années il y a quelques siècles n'avait jamais inclus de dispositions dans ce sens dans la Loi sur le transport. C'est une très nette amélioration par rapport à toutes les mesures législatives précédentes.

Mais le développement régional ne peut pas être le seul principe directeur de la politique en matière des transports. En effet, si tous nos efforts visaient à surmonter les disparités régionales au détriment de la rentabilité des entreprises, de leur survie, de leur capacité de maintenir des emplois, de servir les expéditeurs et de leur permettre d'être compétitifs à l'étranger, toutes les industries disparaîtraient dans cette région.

Je ne partage vraiment pas la position des premiers ministres des trois Provinces maritimes qui est d'inclure dans cette mesure législative une disposition qui donne préséance dans tous les cas à une situation par rapport à une autre. Par contre, nous sommes d'accord pour ce qui est de l'importance du système des transports au niveau du développement régional. Nous ne le nions pas. C'est d'ailleurs un des objectifs de notre projet de loi. Je ne crois pas que l'on puisse, en toute logique, nous en demander plus pour l'heure.

M. Ouellet: Avez-vous donc l'intention de dire non à M. Hatfield? Ou êtes-vous disposé à accepter un amendement au projet de loi lorsque le Comité en sera saisi?

M. Crosbie: Expliquez-moi au juste ce que M. Hatfield demande et je vous dirai si c'est acceptable ou non.

M. Ouellet: C'est très simple. Il demande que vous enchâssiez dans ce projet de loi une disposition qui accorde la

[Text]

profitable transportation service when the two conflict. Are you ready to have an amendment that enshrines this in the legislation when it comes to committee?

Mr. Crosbie: I am ready to have any amendment that will carry out the point already made in the legislation: that the improvement of regional development is one of the objectives of our transport—

Mr. Ouellet: That is “no” to Mr. Hatfield, because he is not satisfied with this.

Mr. Crosbie: It is one of our objectives in the field of transportation, but I cannot say that it can take precedence over everything else.

The Chairman: Mr. Ouellet, your time is up. We went a little longer because of the interest in the issue. And, of course, questions to the NTA are going to be open and permissible because the Department of Transport report is broad enough. Hopefully, the Mr. Hatfields of the world are going to have a chance to come before this committee or whatever committee, but hopefully this committee.

Of course, as we well know, in the draft Bill C-18, as the Minister alluded to in a general way, there is paragraph 3(d) which says that transportation is recognized as a key to regional economic development. Now, that may not go far enough for some people.

Mr. Ouellet: As you will remember, Mr. Chairman—

The Chairman: I remember very well.

Mr. Ouellet: —he appeared before our committee in Halifax when we were travelling in the Maritimes.

The Chairman: And as a result of the diligent work of the members of the committee, and especially the very real evidence that came from Atlantic Canada, that was put in the original bill, and is one of the reasons why I think it is there now. Now, it may not suit everybody.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, welcome to this oldest and most historic committee in all of Parliament. It goes back before Confederation. It used to be called Railways, Telegraphs and Canals. And when one studies the history of this committee, regardless of what goes on in others, going back something like 150 years, this committee has always had a reputation for performance. It has produced results that have influenced transportation policy, even when we battled very strongly in committee. And we all are, as members of this committee, very proud of that history.

• 1620

I want to say through you, Mr. Chairman, to the Minister that his remarks to Mr. Ouellet were somewhat inappropriate.

[Translation]

préséance au développement régional par rapport à la rentabilité du réseau des transports en cas de conflit. Êtes-vous disposé à accepter un amendement en ce sens quand le Comité sera saisi du projet de loi?

M. Crosbie: Je suis disposé à accepter tout amendement qui nous permettra de réaliser l'objectif du projet de loi qui est de faire du développement régional un des objectifs de notre réseau de transport.

M. Ouellet: Cela ne suffira pas à M. Hatfield. Donc votre réponse est non?

M. Crosbie: Il s'agit d'un de nos objectifs mais je n'irai pas jusqu'à dire qu'il doit avoir préséance sur tout le reste.

Le président: Monsieur Ouellet, le temps à votre disposition est écoulé. Nous vous avons même laissé déborder un peu vu l'importance de cette question. Comme le rapport du ministère des Transports est très exhaustif, les questions concernant la Loi nationale sur les transports sont recevables. Il est à espérer que les gens qui partagent l'opinion de M. Hatfield pourront venir témoigner devant notre Comité ou un autre.

Nous savons tous que le projet de loi C-18 auquel le ministre a fait allusion contient une déclaration à l'alinéa 3(d) qui reconnaît l'importance des transports dans le contexte du développement économique régional. Mais ce n'est peut-être pas suffisant pour certaines personnes.

M. Ouellet: Vous devez vous rappeler, monsieur le président...

Le président: Je me rappelle très bien.

M. Ouellet: ... il est venu comparaître devant notre Comité à Halifax lorsque nous voyagions dans les Maritimes.

Le président: Si cette disposition existe dans le projet de loi, c'est bien grâce au bon travail des membres du comité et aux excellents témoignages que nous avons reçus dans la région de l'Atlantique. Cette disposition figurait dans le projet de loi original et c'est sans doute la raison pour laquelle elle s'y trouve toujours. Mais il est impossible de satisfaire tout le monde.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je tiens à vous souhaiter la bienvenue au plus ancien et légendaire comité du Parlement. Ce Comité existait même avant la Confédération. Il s'appelait à l'époque le Comité des chemins de fer, télégraphes et canaux. Je ne voudrais pas faire de comparaisons, mais si vous regardez l'histoire de ce Comité qui existe depuis déjà près de 150 ans, vous constaterez que nous avons toujours eu la réputation d'être très efficaces. Les vifs débats à l'intérieur du Comité ne nous ont jamais empêchés d'avoir une influence sur la politique en matière de transport. Et tous les membres de ce Comité s'enorgueillissent de cette tradition.

Monsieur le président, je voudrais faire valoir au ministre que les remarques qu'il a faites à M. Ouellet étaient quelque

[Texte]

In fact, I want to say to the Minister that it is a hell of a way to start off his relationship with this committee, unless he does not give a damn about it.

His remarks about the Canadian Labour Congress and others, such as the railroads, were totally uncalled for, because they are prejudging what is going to happen to the legislation and what is going to happen in this or other committees. In fact, if he wants to talk about toilets, one could joke about the toilet from the big shippers, or the "bull shippers", of multinational corporations that are piped into the Cabinet room and into his department. But I will not do that, Mr. Chairman. I would not even countenance that. But I want to say to the Minister that we Canadians have had enough of this stuff that is getting flushed into the Department of Transport and into the Cabinet room.

Mr. Chairman, I have a number of items to raise with the Minister with regard to government policy: Bill C-18, the whole thrust of the policy. But I am not going to raise that first; I am going to raise another matter.

Whenever the rights and the welfare of an individual citizen is jeopardized or hurt, then I think it jeopardizes and hurts the rights and the welfare of 25 million other Canadians. I want to say to the Minister that the Fred Turner family in Yellowknife waits for the Minister to make good a commitment his predecessor made.

Mr. Turner owned a small airline, and his licence was cancelled by Transport Canada because he did not file some documents on time. This unusually harsh and outrageous punishment bankrupted Mr. Turner and his business, and he will lose his house this week.

Now, given that the ministry has never negotiated a settlement with Mr. Turner, but admits a liability by promising what I call a paltry, arbitrary, *ex gratia* payment of \$15,000 in compensation last May, I want to ask the Minister this: will he assure the Turner family and this committee that the promised money will be delivered without prejudice by Christmas, as an emergency payment, and that the government will negotiate further settlement starting early in the new year?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, an offer to make an *ex gratia* payment of \$15,000 was presented by the federal government Justice representative in Yellowknife on October 23, 1986, to Mr. Turner's counsel. However, I am advised that Mr. Turner's lawyer was not in a position to do anything other than receive that advice at that time. The payment was available to Mr. Turner if he executed a release in connection with these matters. The authority to make an *ex gratia* payment is based on the view on behalf of the Crown that there is no legal liability on the part of the Crown.

Apparently, the government's lawyer has been making efforts to meet with Mr. Turner's counsel to reach an agreement, but last week we were advised by Mr. Turner's counsel that he no longer represented Mr. Turner.

[Traduction]

peu déplacées. En fait, c'est une drôle de façon d'entamer des entretiens avec ce Comité, à moins que cela ne lui fasse ni chaud ni froid.

Ce qu'il a dit à propos du Congrès du travail du Canada et d'autres institutions, comme les compagnies de chemins de fer, était totalement injustifié car il préjuge du sort de ce texte législatif et des discussions qui auront lieu au sein de ce Comité et d'autres. En fait, s'il veut parler de toilette, on pourrait parler de celle des gros transporteurs, ou des «transporteurs à découvert», des sociétés multinationales qui sont raccordées dans la salle du conseil des ministres et dans son ministère. Mais je ne dirai rien à ce sujet, monsieur le président, ces propos sont trop bas pour que je les relève. Cependant, je voudrais faire valoir au ministre que nous, Canadiens, en avons assez de tous ces trucs qui passent par le ministère des Transports et par la salle du conseil des ministres.

Monsieur le président, j'aurais un certain nombre de questions à poser au ministre à propos de la politique gouvernementale, et en particulier, du projet de loi C-18. Mais auparavant, j'aimerais aborder un autre point.

Lorsqu'on compromet les droits et le bien-être d'un particulier, on compromet également ceux du reste de la population canadienne. Je voudrais dire au ministre que Fred Turner et sa famille de Yellowknife attendent toujours que le ministre honore l'engagement pris par son prédécesseur.

M. Turner était propriétaire d'une petite compagnie aérienne et son permis lui a été retiré par le ministère des Transports parce qu'il n'avait pas présenté certains documents en temps voulu. Cette sanction particulièrement sévère et monstrueuse a entraîné la faillite de l'entreprise de M. Turner qui perdra sa maison cette semaine.

Étant donné que le ministère n'a jamais négocié quelque règlement que ce soit avec M. Turner, tout en admettant une certaine responsabilité puisque le versement *ex gratia* d'une somme de 15,000\$, somme que je qualifierais de misérable et d'arbitraire, lui a été promise en compensation en mai dernier, je voudrais poser la question suivante au ministre. Peut-il garantir à la famille Turner et à ce Comité que l'argent promis lui sera remis sous toutes réserves d'ici Noël, à titre d'urgence, et que le gouvernement négociera avec M. Turner un règlement en bonne et due forme dès le début de l'année prochaine?

M. Crosbie: Monsieur le président, un représentant du ministère de la Justice a présenté à l'avocat de M. Turner, le 23 octobre dernier, l'offre du versement d'une somme *ex gratia* de 15,000\$. Cependant, on me dit que l'avocat de M. Turner ne pouvait à l'époque faire autre chose que lui faire part de cette offre. Cette somme aurait été versée à M. Turner s'il acceptait de signer une décharge. Si ce versement *ex gratia* lui a été proposé, c'est parce que l'État ne reconnaît aucune responsabilité juridique en la matière.

Apparemment, l'avocat du gouvernement a essayé de se mettre en rapport avec l'avocat de M. Turner pour en arriver à un règlement, mais la semaine dernière, l'avocat de M. Turner nous a avisés qu'il ne représentait plus M. Turner.

[Text]

• 1625

Our legal counsel is continuing his attempts to meet with Mr. Turner to reach an agreement that would permit us to grant him the *ex gratia* payment of \$15,000 that was authorized in March of this year. So there is an agreement that he be given this *ex gratia* payment, and if he contacts the government's lawyer then there should be no problem in the matter being concluded.

Mr. Benjamin: I want to be fair about this. This action occurred under the ministry of Mr. Axworthy. I have a letter from Mr. Mazankowski dated last May 15:

I will have further discussions with my department on the Turn-Air matter, but for the present time the *ex gratia* payment has been processed.

Mr. Turner got one phone call from a minor departmental official. He has never had a letter. No cheque has ever arrived. It is perfectly logical why Mr. Turner does not have a lawyer, because he is bankrupt—and the department and the Government of Canada bankrupted him.

Will the Minister proceed to provide a payment, not *ex gratia* but without prejudice, on an emergency basis to Mr. Turner so he can save his house and keep his four kids and his wife under a roof? Will he authorize that immediately, and then proceed to have direct negotiations with Mr. Turner? Nobody has talked to him. For God's sake, you bankrupt a man... I do not mean you personally, Mr. Minister; I mean the government did back in 1983-84.

Can you not move on this? Can you not kick somebody's backside in that office of yours and get the money to him? And do not let National Revenue or Justice or anybody else interfere.

Mr. Crosbie: I will certainly ask for this matter to be expedited, but Mr. Turner had counsel on October 23 when our lawyer spoke with his counsel. If he does not have counsel now, he can deal directly, if he wishes, with the representative of the Department of Justice in connection with the *ex gratia* payment of \$15,000. Presumably he will want a release signed, or some document signed, in connection with the matter.

We do not think we have any liability, my notes tell me; but we believe that Mr. Turner was treated harshly and that he should get some compensation. So, if you want to give me Mr. Turner's whereabouts and phone number and address, I will have somebody talk to him today or tomorrow.

Mr. Benjamin: You can get him at area code 403, 873-5219. That is his home, as long as he has it, for about the rest of this week.

Mr. Crosbie: Okay. Then I will see what can be done.

Mr. Benjamin: I do not want to get carried away about this one, but I want to say to the Minister that these kinds of things call into suspicion his whole department. When arbitrary,

[Translation]

Notre avocat continue d'essayer de se mettre en rapport avec M. Turner en vue de conclure un accord qui nous permettrait de lui verser cette somme *ex gratia* de 15,000\$, versement autorisé en mars derniers. Nous sommes donc disposés à lui verser cette somme, et s'il se mettait en rapport avec l'avocat de la Couronne, cette affaire serait réglée sans problème.

M. Benjamin: je voudrais vous donner les faits. Cette affaire a eu lieu lorsque M. Axworthy était ministre des Transports. J'ai ici sous les yeux une lettre de M. Mazankowski datée du 15 mai dernier:

Je discuterais de nouveau avec les hauts fonctionnaires de mon ministère de l'affaire Turn-Air, mais pour l'heure, le versement de cette somme *ex gratia* a été autorisé.

M. Turner a reçu un appel d'un sous-fifre du ministère. Il n'a jamais reçu de lettre. Il n'a jamais touché de chèque. On comprend parfaitement pourquoi M. Turner n'a pas d'avocat, c'est parce qu'il est en faillite, faillite causée par le ministère des Transports et le gouvernement du Canada.

Le ministre versera-t-il une somme non pas *ex gratia* mais sous toute réserve, à M. Turner, en raison de l'urgence de la situation, pour qu'il puisse conserver son domicile et offrir un toit à ses quatre enfants et à son épouse? Donnera-t-il l'ordre de verser cette somme immédiatement et entamera-t-il des négociations avec M. Turner directement? Personne ne lui a parlé. Pour l'amour de Dieu, vous entraînez la faillite d'un homme... Pas vous, monsieur le ministre, mais le gouvernement en 1983-1984.

Ne pouvez-vous rien faire? Ne pouvez-vous pas aller secouer quelques épaules au ministère et faire en sorte que cette somme lui soit versée? Et surtout ne faites pas intervenir le ministère du Revenu national, le ministère de la Justice ou quelque autre ministère.

M. Crosbie: Je demanderais à ce que cette affaire soit conclue dans les plus brefs délais, mais M. Turner avait un avocat, le 23 octobre dernier, lorsque notre avocat lui a parlé. S'il n'en a plus, il peut se mettre lui-même en rapport, s'il le désire, avec le représentant du ministère de la Justice pour que cette somme *ex gratia* de 15,000\$ lui soit versée. Le ministère de la Justice lui demandera vraisemblablement de signer une décharge ou un document quelconque.

D'après mes notes, nous ne pensons pas avoir quelques responsabilités que ce soit en la matière; nous estimons cependant que M. Turner a été traité durement et qu'il devrait être indemnisé. Alors, si vous voulez me donner l'adresse et le numéro de téléphone de M. Turner, je demanderai à quelqu'un de lui parler soit aujourd'hui soit demain.

M. Benjamin: Vous pouvez le joindre au 873-5219, code régional 403. C'est le numéro de téléphone de son domicile, qu'il va perdre d'ici la fin de la semaine.

M. Crosbie: Bien. Je verrai ce que je peux faire.

M. Benjamin: Je ne veux pas me laisser emporter, mais je voudrais faire valoir au ministre que ce genre d'événement jette un voile de soupçon sur l'ensemble de son ministère.

[Texte]

unjustified actions are taken and then the department spends the next two or three years running around covering its collective backside, that—

The Chairman: Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: —causes a lot of unnecessary trouble and hardship.

The Chairman: —you were very close to the borderline in some of those earlier questions. I let you put them. Frankly, the Minister gave you a fuller answer than I thought he was necessarily going to.

There are obviously many other elements to this thing, regardless of the initial insult and the initial problem. I mean, if their lawyers were there but they are not there now . . . So let us get on with your questioning.

The Minister took down the phone number.

Mr. Turner, by the way, happened to phone me two days ago. It is the first time I ever heard about it, and I say—

Mr. Benjamin: What do you mean “first time”? We raised this in the committee—

The Chairman: The first time I heard about it directly from him. He never mentioned lawyers; he did not mention as much as you mentioned in your questions right now. I said we will get in touch. He obviously was very upset; it was not a pleasant phone call from his point of view. Obviously, in view of the facts as you relate them, I can understand why it was not a pleasant phone call, but I am not involved directly in the fact. Neither is this Minister. He has given a pretty full answer and someone will check up directly.

I think you had better go on because you have about four minutes left on this round.

• 1630

Mr. Benjamin: You did not worry too much about the previous one.

The Chairman: I allowed him to go four minutes over his time, and I might allow you go four minutes over, if you get back on—

Mr. Benjamin: I hope so.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I want to point out that, if there was an error originally, it was the ATC that cancelled Turner Limited's licence. I do not have all the facts and details here. There is probably some error on both sides, but I do not think the Department of Transport should be categorized in these terms as a result of that.

The Chairman: I think if all people, both questioners and respondents, do not use pejorative language, we can get on with a more constructive period of questions.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it was an action by government, one part of it or another.

Mr. Chairman, I want to go to one that I have had to raise, with at least six of the Minister's predecessors, every year since

[Traduction]

Lorsque des mesures arbitraires et injustifiées sont prises et que le ministère passe ensuite deux à trois ans à essayer de se couvrir, cela . . .

Le président: Monsieur Benjamin . . .

M. Benjamin: . . . entraîne beaucoup de problèmes et de souffrances inutiles.

Le président: . . . vous étiez à la limite du tolérable lorsque vous avez posé vos questions antérieures. Je vous ai laissé les poser. Très franchement, à mon avis, le ministre vous a donné une réponse beaucoup plus complète qu'il n'était nécessaire.

Manifestement, d'autres facteurs sont en jeu en l'espèce, indépendamment du préjudice initial. Si M. Turner a limogé son avocat . . . Bien. Continuons notre débat.

Le ministre a noté le numéro de téléphone en question.

Au fait, M. Turner m'a téléphoné il y a deux jours. C'était la première fois que j'entendais parler de cette histoire, et j'ai dit . . .

M. Benjamin: Qu'entendez-vous par «la première fois»? Nous en avons parlé ici même . . .

Le président: C'était la première fois que je l'entendais. Il n'a pas parlé d'avocat; il ne m'en a pas autant dit que vous, dans vos questions. Je lui ai dit que je me mettrais en rapport avec lui. Il était manifestement très contrarié; ce n'était pas un appel téléphonique très plaisant pour lui. Vu ce que vous nous avez raconté, je comprends maintenant pourquoi ce coup de téléphone n'était pas agréable, mais je ne suis pas responsable, pas plus que le ministre. Il vous a donné une réponse complète et quelqu'un a été chargé de suivre cette affaire.

Je crois que vous feriez mieux de continuer car il ne vous reste que quatre minutes.

M. Benjamin: Vous ne vous êtes pas beaucoup préoccupé du temps pendant lequel a parlé celui qui m'a précédé.

Le président: Il a parlé quatre minutes de plus, et je vous donnerai peut-être ces quatre minutes supplémentaires, si vous en revenez . . .

M. Benjamin: J'espère bien.

M. Crosbie: Monsieur le président, je voudrais vous dire, s'il y a eu erreur au départ, que c'est le Comité des transports aériens qui a retiré à M. Turner son permis. Je n'ai pas tous les détails sous les yeux. Les deux ont vraisemblablement péché, mais je ne crois pas que le ministère des Transports devrait être qualifié de ces termes-là à la suite de cette affaire.

Le président: Je crois que si personne, qu'il pose des questions ou qu'il réponde, n'utilise de mot péjoratif, nous pourrions peut-être avoir un débat plus constructif.

M. Benjamin: Monsieur le président, cette mesure a été prise par le gouvernement, par un service du gouvernement, tel qu'il soit.

Monsieur le président, je voudrais aborder un point que j'ai posé à au moins six ministres depuis 1976, soit, le programme

[Text]

1976; that is, VIA Rail's capital program. This is mentioned in your annual report at pages 19 and 20.

Every year since 1976, we have been told that VIA Rail will be provided with capital funds to purchase new transcontinental passenger equipment. We have had announcements and announcements, sometimes two or three times a year, from the Minister's predecessors.

Mr. Angus: We have had a few more moons and a few more suns, too.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, what is going on? I want you to be forthcoming with this committee. Are you being held up for ransom by the bidders? Is the President of the Treasury Board telling you that you cannot have the money for another year? What is the state of affairs in the ordering of transcontinental rail passenger cars? Your annual report says:

The purchase of new equipment for VIA's longer haul routes was viewed as the highest priority. Amtrak "Superliner" bi-level equipment was tested in late 1984 and early 1985 with very good results.

But you do not say anything beyond that. We need three years' lead time before that equipment is on track. Please, would the Minister, once and for all, tell us what is going to happen.

Mr. Crosbie: I thank the hon. gentleman for his invitation. The situation and the ordering of equipment is, as the hon. gentleman probably knows, at the negotiation stage with Transconsortium. It concluded in June 1986, after almost a year, but their asking price of \$500 million exceeded anybody's expectations as to what these vehicles might cost. It was a joint-venture approach that turned out to be expensive.

Other options are now under consideration, including competitive tendering for cars of a bi-level design, or purchase of cars of a single-level design and so on by Amtrak, which might result in a lower process.

In addition, the question of VIA Rail, and the amount of money needed for VIA, is now being examined by my colleagues, at my initiative. However, the process is not yet finished. I do not have a final answer with respect to the submission that I am making. I cannot really elucidate any further than that at the present time.

Mr. Benjamin: Has Transconsortium's tender been rejected?

Mr. Crosbie: No, I cannot say it has been rejected. I would say that it has not been proceeded with, because the asking price exceeded the expectations and the money that was available. It has not been rejected, and I suppose no final answer has been given to them yet.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, by way of what is sound business practice, you do not keep throwing good money after bad. I believe the sooner the new rolling stock is on stream, the sooner you will start cutting VIA Rail's deficit. Does the Minister not agree that pouring more money into fixing up old

[Translation]

d'immobilisations de VIA Rail. Ceci figure dans le rapport annuel, page 19 et 20.

Depuis 1976, chaque année, on nous dit que VIA Rail disposera bientôt des capitaux nécessaires pour se porter acquéreur de nouveaux wagons transcontinentaux réservés aux voyageurs. Ceux qui ont précédé le ministre actuel l'ont annoncé à plusieurs reprises, parfois même deux ou trois fois la même année.

Mr. Angus: Plusieurs lunes et plusieurs soleils ont eu le temps de passer également.

Mr. Benjamin: Monsieur le ministre, que se passe-t-il? Je préférerais que vous soyez direct. Les soumissionnaires vous tiennent-ils en otage? Est-ce le président du conseil du Trésor qui vous refuse cet argent? Où en est la commande de wagons-voyageurs transcontinentaux? Voici ce que dit votre rapport annuel:

L'achat de matériel neuf pour les longs trajets de VIA a été considéré comme tout à fait prioritaire. Le matériel roulant à impériale «Superliner» d'Amtrak a été mis à l'essai vers la fin de 1984 et au début de 1985, avec de très bons résultats.

Mais c'est tout ce que vous dites à ce sujet. Il faut attendre trois ans avant que ce matériel ne soit opérationnel. Le ministre pourrait-il nous dire, une fois pour toute, ce que nous réserve l'avenir immédiat.

Mr. Crosbie: Je remercie le député de son invitation. Comme vous le savez vraisemblablement, nous sommes en train de négocier l'achat de ce matériel avec l'entreprise Transconsortium. C'est négociations se sont achevées en juin 1986, au bout d'un an ou presque, mais les 500 millions de dollars que cet entreprise demandait dépassait de loin le coût présumé de ces wagons. C'était une opération conjointe qui s'est révélée très honoreuse.

Nous étudions maintenant les autres options qui s'offrent à nous, notamment celle de procédé à un appel d'offre pour l'achat de wagons impériaux non auprès d'Amtrak, ce qui se révélerait peut-être moins cher.

De surcroît, j'ai demandé à ce que la situation financière de VIA Rail soit examinée. Cette analyse n'est toujours pas terminée. Je n'ai toujours pas reçu de rapport final à ce sujet. C'est malheureusement tout ce que je puis vous dire pour le moment.

Mr. Benjamin: L'offre présentée par l'entreprise Transconsortium a-t-elle été rejetée?

Mr. Crosbie: Non, je ne le formulerais pas ainsi. Disons que nous n'y avons pas donné suite parce que le prix qu'elle demandait était supérieur aux crédits que nous avons mis de côté à cet effet. Cependant, cette offre n'a pas été rejetée et je suppose qu'aucune réponse définitive ne lui a été donnée.

Mr. Benjamin: Monsieur le président, pour bien gérer une affaire, il ne faut pas y injecter crédit après crédit, qu'elle qu'en soit la couleur. Plus le nouveau matériel roulant sera mis en service rapidement, plus le déficit de VIA Rail sera épongé rapidement. Le ministre ne pense-t-il pas que dépenser de

[Texte]

equipment is wasting money? What prevents his Cabinet colleagues and Treasury Board from realizing that?

• 1635

Mr. Crosbie: I suppose they realize that, or they should. As you know, half of VIA's long-rail fleet is seriously deteriorating; that is what I am told. It needs to be replaced with new equipment by the mid-1990s. The sooner you order the new equipment, the sooner that process will be under way.

On the other hand, the government is dealing with a serious financial position, the deficit and so on—I will not go into all the details—so we have to be sure that whatever money we are spending is well spent and we are getting value for it; it is the right thing to do, compared with other priorities and programs the government has.

So that is the context in which this is being examined. When the system will finally produce the answer . . . I am hoping it will be soon.

Mr. Benjamin: We still are no farther ahead than we were in every year since 1976.

I have been a little perturbed about the Minister's department approaching groups in favour of deregulation with research money and asking them to develop papers for presentation to the standing committee when we get Bill C-18. One brief was prepared by a group of University of British Columbia professors who made a presentation on *Freedom to Move*. I happen to have one here. With all that going on . . . I call it trying to pack the jury, or at least stack the deck, because at the same time an independent, nonpolitical organization doing work in transportation, some of which the Government of Canada has used, namely Transport 2000 . . . the Minister of State has cut off their \$86,000 grant. Yet funding is provided for these professors to come out with exactly what the government wants to hear.

Will you ask the Minister of State to restore the grant for Transport 2000, and will you fund members of the Canadian Trucking Association to do research? Will you fund the Canadian Labour Congress? Will you fund other groups that may not necessarily be all that excited about deregulation?

You talked about a balanced presentation and a balanced judgment. It seems to me the department has set up, and the government has set up, an imbalanced judgment and presentation.

Mr. Crosbie: The department has commissioned certain studies for the use of the members of this committee or the legislative committee that might consider the NTA, and it is an attempt to help this committee and give them objective studies. I have had no hand in choosing any of the persons who did the studies. They are chosen by professionals in the

[Traduction]

l'argent pour réparer du vieux matériel revient à gaspiller cet argent? Comment se fait-il que ses collègues du conseil des ministres et que le Conseil du Trésor ne s'en rendent pas compte?

M. Crosbie: Je suppose qu'ils s'en rendent compte, du moins ils le devraient. Comme vous le savez, la moitié des wagons longs trajets de VIA sont dans un état piteux; c'est du moins ce qu'on me dit. Ils devront être remplacés par de nouveaux wagons d'ici 1995. Plus ce matériel sera commandé rapidement, plus ces remplacements se feront rapidement.

D'un autre côté, le gouvernement fait face à une situation financière très sérieuse, compte tenu du déficit etc.—je ne vais pas épiloguer là-dessus—et nous devons par conséquent veiller à ce que l'argent que nous dépensons rapporte des dividendes; nous devons nous assurer que nous avons fait un bon choix, lorsque nous le comparons aux autres priorités et programmes du gouvernement.

Voilà donc sous quelle lumière nous examinons ce projet. J'espère que j'aurai une réponse bientôt.

M. Benjamin: Nous n'avons pas beaucoup avancé depuis 1976.

J'ai été un peu choqué d'apprendre que le ministère avait offert des crédits de recherche au groupes partisans de l'abolition de la réglementation en leur demandant de préparer des exposés qu'ils présenteraient au Comité permanent chargé d'examiner le projet de loi C-18. Un de ces exposés a été préparé par un groupe de professeurs de l'université de Colombie-Britannique qui est venu discuter du rapport *Aller sans entraves*. J'en ai un exemplaire ici. J'appelle cela choisir les jury qui vous sont favorables ou du moins faire en sorte que la cause vous soit acquise, car entre-temps une association indépendante, apolitique qui effectue des recherches dans le domaine des transports, recherches que le gouvernement a utilisées pour partie, à savoir, Transports 2,000, se voit retirer sa subvention de 86,000\$ par le ministre d'État. Et pourtant le gouvernement accorde des crédits à ses professeurs pour qu'ils pondent exactement ce que le gouvernement veut entendre.

Demanderez-vous au ministre d'État de rendre cette subvention à Transports 2,000 et accorderez-vous des crédits de recherche à l'Association canadienne du camionnage? Au Congrès du travail du Canada? Accorderez-vous des crédits à d'autres groupes que l'abolition de la réglementation n'exite pas particulièrement?

Vous avez dit que les choses devaient être équilibrées, que la décision rendue tiendra compte du pour et du contre. Or il me semble que c'est exactement le contraire que font le ministère et le gouvernement.

M. Crosbie: Le ministère a demandé à ce que certaines études soient effectuées, études dont pourraient se servir les membres de ce Comité ou du Comité chargé d'examiner la Loi nationale sur les transports; nous l'avons fait pour essayer d'aider ce Comité, pour que des études objectives soient réalisées. Ce n'est pas moi qui ai choisi ceux à qui ces études

[Text]

department, and they are chosen on the basis of their professional competence and presumably their impartiality.

These are studies, for example, of the experience of the U.S. with deregulation, particularly in the question of safety, which is one of the very important topics, and other studies like that. It has no connection whatsoever with Transport 2000, who are interested in, I believe, VIA Rail and the rail passenger service and the like. So those chosen have, as far as I know, no axe to grind.

The Canadian Labour Congress? I do not know whether they are in the business of doing impartial studies for government or otherwise. If they have a proposal of a study they want to make that would be impartial and would help the government or the members of this committee, I would certainly examine it. I met with a group from the Canadian Labour Congress a few days ago, chaired by Nancy Rich, and 15 or 20 of them gave their views on what they think of the proposed legislation.

• 1640

So I think the hon. member will find these studies to be quite helpful.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Thompson chose the people to do the study so—

The Chairman: Okay, that is fine. We really were extra conservative in looking at the clock there, Mr. Benjamin. That was close to 20 minutes.

Mr. Clifford is next, and after Mr. Clifford, we are going to speed it up. I hope you can speed it up.

Mr. Clifford: Thanks, Mr. Chairman. I will take your advice.

Mr. Minister, I would like to have you comment a little bit on aviation safety, particularly at airports. I want to zero in on crash fire rescue. There has been a major media event, with W5, I think, coming to some conclusions about the ability at our airports to save people who unfortunately are part of an accident. Also, when we went coast to coast with the *Freedom to Move* report, we heard from all kinds of groups with regards to aviation safety and the concern that deregulation would mean the deregulation of safety.

Now, our government has said repeatedly since that time that safety would never be compromised. So in the light of everybody trying to compromise us, can you give me some feedback on these questions?

Do you believe the ICAO standards that we are currently using are high enough, stringent enough? Are you satisfied with the ongoing evaluation that goes on at airports? Are the revisions often enough? In other words, following the ICAO standards on crash fire rescue, if an airport is deemed to be at category level 8 and then goes down to a 6 or a 7, it can maybe go back up to an 8 or 9. Everything depends on the traffic. But

[Translation]

ont été demandées. Ils l'ont été par les fonctionnaires du ministère et le sont en fonction de leur compétence professionnelle et de leur objectivité.

Ce sont des études qui portent, par exemple, sur l'expérience américaine en la matière, en particulier dans le domaine de la sécurité qui est primordiale à nos yeux et autres études de ce genre. Cela n'a rien à voir avec Transports 2,000 qui s'intéresse surtout, je crois, à VIA Rail et aux services ferroviaires voyageurs. Alors, que je sache, ceux qui ont été choisis ne préchent pas pour leur propre chapelle.

Quant au Congrès du travail du Canada, je ne sais pas s'il effectue des études impartiales pour le gouvernement ou qui que ce soit d'autre. Si le Congrès décide d'effectuer une étude impartiale qui aiderait le gouvernement ou les membres du Comité, je suis prêt à examiner sa demande. Il y a quelques jours, je me suis entretenu avec un groupe du Congrès du travail du Canada, groupe présidé par Nancy Rich, et 15 ou 20 d'entre eux m'ont fait part de ce qu'ils pensaient du projet de loi.

Je pense donc que le député trouvera ces études fort utiles.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Thompson a choisi ceux qui ont été appelés à faire cette étude si bien que...

Le président: Bien, cela suffit. Nous nous sommes montrés très libéraux, monsieur Benjamin. Vous avez eu droit à près de 20 minutes.

Nous passons maintenant à M. Clifford, et après lui, nous accélérerons les choses, du moins je l'espère.

M. Clifford: Je vous remercie, monsieur le président. Je prends note de ce que vous avez dit.

Monsieur le ministre, j'aimerais que vous nous parliez un peu de la sécurité aérienne, en particulier aux aéroports. Je voudrais parler tout particulièrement des secours-incendie en cas d'accident aérien. L'émission W5 y a consacré un reportage qui a tiré certaines conclusions à propos de notre capacité de sauver, dans nos aéroports, ceux qui malheureusement se trouvaient à bord d'avions qui se sont écrasés. De surcroît, lorsque nous sommes allés de ville en ville dans le cadre de l'examen du rapport «Aller sans entraves», nous avons entendu des tas de groupes s'inquiéter de la sécurité aérienne; et certains ont même fait valoir que l'abolition de la réglementation entraînerait celle de la sécurité également.

Cependant, notre gouvernement a répété à maintes reprises depuis lors qu'il ne transigerait pas sur la sécurité. Étant donné que tout le monde essaie de nous compromettre, pouvez-vous me dire ce qu'il en est?

Estimez-vous que les normes établies par l'OACI sont suffisamment strictes, suffisamment sévères? Êtes-vous satisfait de cette évaluation qui se fait dans les aéroports? Révisé-t-on ces normes assez fréquemment? Autrement dit, si l'on suit les normes fixées par l'OACI en matière de secours-incendie en cas d'accident aérien, si un aéroport relève de la catégorie 8 et passe ensuite à la catégorie 6 ou 7, il se peut fort

[Texte]

are you satisfied that these revisions react quickly enough to what happens at airports?

My first question, Mr. Chairman, revolves around the standards. Are Canadian airports under rigorous enough standards, and are they being evaluated often enough?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I can only say that, as far as I am advised, the answer is yes. We provide crash fire rescue services at our 10 international airports according to the agreement we have with ICAO, and using their standards, we have developed our own national standards to provide CFR at smaller airports.

As you know, each airport that has a CFR service is given a category to define the service. That is determined by the number and size of aircraft that use the airport. It is based on the number of movements of the longest and widest aircraft scheduled at the airport over 12 months. That is what the category is based on, and the category is reassessed every year according to the changes in traffic patterns. That is how the system operates.

Now, we have had some publicity lately, which started last summer as a result of tightening up on overtime and so on, with respect to the crash fire rescue service. The union that represents the personnel involved, of course, does not agree with the measures taken to cut down on the amount of overtime and so on. The saving is about \$1 million a year as a result of these changes in rules and so on with respect to overtime.

Now, I am told—and I do not want to be too lengthy in my answer—that 110 of the 120 airports that provide CFR service in Canada have a fire-fighting strength per shift that is equal to or greater than comparable airports in the U.S. That is what I am told. At all but three Canadian airports providing this service, the total number of fire-fighters working at the airport exceeds the average number of fire-fighters provided at U.S. airports in the same category. The three exceptions are Pearson, Vancouver, and Mirabel. We spend twice as much per in-plane passenger as U.S. airports do on CFR services. On average we spend 50% more per site on CFR than do U.S. airports.

Just to give you another example, in Australia they provide CFR services only at airports that accommodate at least 150,000 persons on board scheduled aircraft. If we applied that Australian criterion here in Canada, only 41 of our airports would qualify for CFR services, as compared with the 120 where we currently provide them.

There is a whole lot of other information there. I do not want to be too long in answering your question. We appear to be doing very well with CFR. But this is obviously an area where there is room for differences of opinion on that question of how many people you should have and what exactly you should do.

[Traduction]

bien qu'il passe de nouveau à la catégorie 8 ou 9. Tout dépend du trafic. Mais estimez-vous que ces révisions se conforment assez rapidement à ce qui se passe dans les aéroports?

Monsieur le président, ma première question porte sur ces normes. Les normes établies pour les aéroports canadiens sont-elles suffisamment strictes et les réévalue-t-on fréquemment?

M. Crosbie: Monsieur le président, pour autant que je sache, la réponse est oui. Nous offrons des services de secours-incendie en cas de catastrophe aérienne dans nos dix aéroports internationaux conformément à l'entente conclue avec l'OACI, et en s'inspirant de ses normes, nous avons établi nos propres normes qui s'appliquent à ces secours dans les aéroports plus petits.

Comme vous le savez, chaque aéroport doté d'un service de secours-incendie en cas d'accident aérien relève d'une certaine catégorie établie selon le nombre et la taille des avions utilisant cet aéroport. Cette catégorie est établie selon la fréquence d'utilisation des avions les plus longs et les plus larges sur une période de 12 mois. De surcroît, cette catégorie est réévaluée chaque année selon l'évolution du trafic. C'est ainsi que ce système fonctionne.

L'été dernier, à la suite des restrictions imposées aux heures supplémentaires, etc., on a beaucoup parlé de ces services de secours-incendie en cas de catastrophe aérienne. Le syndicat qui représente les employés en cause n'approuve évidemment pas les mesures prises pour réduire le nombre d'heures supplémentaires, etc. Ces modifications apportées au règlement concernant les heures supplémentaires permet d'économiser un million de dollars par an.

Or, on me dit—et je ne voudrais pas vous donner de réponse trop longue—que sur les 120 aéroports qui ont un service de secours-incendie en cas de catastrophe aérienne au Canada, 110 d'entre eux ont le même nombre ou plus de pompiers par poste que dans des aéroports comparables aux États-Unis. C'est ce qu'on me dit. Dans tous les aéroports canadiens qui offrent ce service, exception faite de trois d'entre eux, le nombre total de pompiers dépasse le nombre de pompiers travaillant dans des aéroports américains de même catégorie. Ces trois exceptions sont les aéroports de Toronto, Vancouver et Mirabel. Nous dépensons deux fois plus par passager que les Américains. Nous dépensons en moyenne 50 p. 100 de plus, par aéroport, que les Américains.

Autre exemple, l'Australie n'offre de services de secours-incendie en cas de catastrophe aérienne qu'aux aéroports par lesquels transitent au moins 150,000 personnes. Si nous appliquions ces normes australiennes au Canada, seuls 41 de nos aéroports offriraient ces services alors que nous les offrons dans 120 d'entre eux.

Je pourrais vous donner de nombreux autres renseignements à ce sujet, mais je ne veux pas vous donner de réponse trop longue. Apparemment, ces services sont très bons. Mais c'est un secteur où manifestement des divergences d'opinions existent sur l'effectif requis ou sur les mesures à prendre.

[Text]

The other thing I might just mention is what these CFR persons are supposed to do. I am told it is the airline staff who have the primary responsibility to control fires inside the plane and evacuate the passengers. That is not the role of Transport Canada.

The primary objective for the CFR staff is they are supposed to provide a fire-free corridor for passengers to escape from the aircraft. That is their main objective. Once they have done that, then they can do other things. If there is an accident, you call on other personnel at the airport. They have their emergency plans. You call in the municipal fire forces and so on to do certain other things. So all of that has to be kept in mind in evaluating what the level of protection is.

Of course, this is not an accident prevention service. It is an accident amelioration service. So as far as I can tell from going over this with the department and the people in charge, the service we are providing is a safe and adequate one.

Mr. Clifford: About the number of people, there has been some complaint—I have heard that from the unions as well—that we do not have enough people. But the new technology, the new crash-fire rescue vehicles, currently on order from Amertech, in Woodstock, Ontario, I believe 34 of them... they are supposed to have quite different capabilities than previously used at our airports. Are these going to be delivered on time? London Airport is expecting one in the very early spring. Can we assure those people that the contract with Amertech has been let and the building is going to go on?

Mr. Crosbie: According to my information, 34 rapid-intervention vehicles are being constructed at Amertech. I understand deliveries are going to start in February, and they will continue at the rate of six vehicles per month. The prototype testing is under way now. So as long as the prototype is accepted, this is the schedule.

There are 34 rapid-intervention vehicles to be constructed by Thibault, in Quebec. They are going to begin testing their prototype in April. If that prototype is accepted, their deliveries will start in July, at a rate of three to four vehicles per month. In addition, six all-terrain vehicles are being constructed by Thibault. The prototype testing is supposed to be complete this coming January. If that is acceptable, delivery will be complete by May for the six all-terrain vehicles.

Mr. Clifford: The development of people: are we on top of that, would you say? If we are going to have a fire-fighting force, the training and the updating of people are very, very important.

Mr. Crosbie: I do not think we have any deficiencies in the training or the qualifications of the people we have. I think they are very good; certainly as good as anywhere.

Mr. Clifford: One other thing filed in the fall was the Airport Management Review Task Force report. Airport management is a very important subject in London, Ontario. Where is that report now? Are we still looking for local input, or is it dead and gone to the waste basket somewhere? Or is it very much alive?

[Translation]

Permettez-moi de vous dire ce que sont censés faire ces pompiers. On m'a dit qu'il appartient en premier lieu au personnel des compagnies aériennes d'éteindre tout incendie à bord de l'avion et d'évacuer les passagers. Cela n'est pas du ressort du ministère des Transports.

Les pompiers du service secours-incendie sont censés aménager un passage libre permettant aux passagers de sortir de l'avion. C'est là leur attribution principale. Une fois ce passage aménagé, ils peuvent faire autre chose. En cas d'accident, d'autres effectifs sont appelés. Ils ont leurs propres plans d'urgence. Ils peuvent faire appel aux pompiers municipaux, etc. Ainsi, il faut tenir compte de tout cela lorsqu'on évalue le niveau de protection.

Mais il ne s'agit évidemment pas d'un service de prévention des accidents. Il s'agit plutôt d'un service de protection. Ainsi, d'après ce que je sais des conversations que j'ai eues avec les responsables du ministère, les services que nous offrons sont à la fois bons et suffisants.

M. Clifford: Certains se sont plaints—et les syndicats me l'ont dit également—du manque de personnel. Mais les 34 nouveaux véhicules de secours-incendie que le gouvernement a commandés auprès de la compagnie Amertech de Woodstock en Ontario sont censés être beaucoup plus modernes que ceux que nous utilisons jusqu'ici. Ces véhicules vont-ils être livrés en temps voulu? L'aéroport de London en attend un au tout début du printemps. Pouvons-nous assurer à ces gens-là que le contrat a été accordé à Amertech et que ces véhicules seront construits?

M. Crosbie: D'après les renseignements que j'ai en main, 34 véhicules d'intervention rapide sont actuellement en cours de construction par Amertech. Je crois savoir que les livraisons commenceront en février, à raison de six par mois. Les prototypes sont actuellement en cours d'essai. C'est donc ce qui se fera, si ce prototype est accepté.

De plus, 34 véhicules d'intervention rapide doivent être construits par l'entreprise Thibault, au Québec. Leur prototype sera mis à l'essai en avril. Si les tests sont concluants, ces véhicules commenceront à être livrés en juillet, au rythme de trois à quatre véhicules par mois. En outre, Thibault construit actuellement six véhicules tout terrain. Les essais du prototype devraient être terminés d'ici le mois de janvier prochain. S'ils sont concluants, la livraison de ces six véhicules sera terminée d'ici le mois de mai.

M. Clifford: Assurons-nous bien le perfectionnement de nos pompiers? En l'espèce, la formation et le perfectionnement de nos pompiers sont d'une importance capitale.

M. Crosbie: Je ne crois pas que la formation ou les compétences de nos pompiers présentent de lacune. Je crois qu'ils sont très bons, aussi bons que partout ailleurs.

M. Clifford: Le rapport du groupe de travail chargé d'examiner la gestion des aéroports vous a été remis cet automne. La gestion des aéroports fait couler beaucoup d'encre à London en Ontario. Où en est ce rapport? Le gouvernement cherche-t-il à obtenir d'autres avis ou ce rapport

[Texte]

[Traduction]

a-t-il été relégué aux oubliettes? Ou êtes-vous en train de l'examiner sérieusement?

• 1650

Mr. Crosbie: That report was received. It has been studied by the department, and we are now in the process of preparing a paper to Cabinet, which we were instructed to do, to recommend how this should be proceeded with.

As to what interest is being shown, I must say there has not been any tremendous interest shown in the localities or regions. There has been interest from certain areas, such as Vancouver. The British Columbia government is interested. There is a group coming in from Calgary on Wednesday, I think, who want to discuss what might be done with the airport there. But by and large, there has not been a great deal of interest shown in the local take-over of an operation of airports, presumably because they feel it might cost them money, that it might not be a money-maker.

Mr. Clifford: Are you prepared for more input? You mentioned that you were going to listen to some people from Calgary. You would be interested, I am assuming, in some people from London as well.

Mr. Crosbie: Certainly. We would be interested in discussing it with people from anywhere. We are going to have to deal with the question of how DOT should best operate airports. If we are not going to have the virtues of local input and more regional control, then I think we need to give those who operate the airports more flexibility and more independence.

Mr. Clifford: Right.

Mr. Crosbie: The recommendation of the task force was either a Crown corporation or some intermediate body. So that will have to be done, so we can get more commercial involvement and try to raise more moneys in the operation of these airports and the like.

Mr. Clifford: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Clifford.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I want to join with our colleagues in welcoming Mr. Crosbie to this committee. I look forward to a long and productive relationship, as do all members of this Transport committee, with Mr. Crosbie. I will reserve judgment as to how productive that is going to be. I still believe we can perhaps—

The Chairman: I am going to a 10-minute mode on the second round, so all members can get involved here. You can have all the preambles you want, but we are going to watch the 10 minutes.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am just trying to butter up the Minister. I have some favours to ask him afterwards.

M. Crosbie: Nous avons reçu le rapport. Le ministère l'a étudié et nous préparons actuellement un mémoire au Cabinet, comme on nous en a donné l'ordre, pour présenter nos recommandations.

Pour ce qui est de l'intérêt manifesté, je dois dire que jusqu'ici, les localités et les régions n'en ont pas montré beaucoup. Certaines régions sont intéressées, comme Vancouver. Le gouvernement de la Colombie-Britannique est intéressé. Mercredi, nous attendons un groupe de Calgary, je crois, qui veut nous parler de ce que l'on pourrait faire avec l'aéroport de cette ville. Mais dans l'ensemble, la prise en charge des opérations des aéroports au niveau local n'a pas suscité énormément d'intérêt, peut-être parce qu'on craint que cela ne soit coûteux, que ce ne soit pas rentable.

M. Clifford: Êtes-vous prêt à entendre d'autres groupes? Vous avez dit que vous alliez recevoir des gens de Calgary. Vous seriez prêt également, je présume, à recevoir des gens de London.

M. Crosbie: Certainement. Nous sommes prêts à parler avec les gens de n'importe où. Nous allons devoir décider quelle est la meilleure façon pour le ministère de gérer les aéroports. Si nous ne pouvons pas compter sur la participation locale et un contrôle accru de la part des régions, je pense que nous devons laisser une plus grande marge de manoeuvre et davantage d'indépendance aux exploitants des aéroports.

M. Clifford: C'est cela.

M. Crosbie: Le groupe d'étude avait recommandé que l'exploitation soit confiée à une société de la Couronne ou à un organisme intermédiaire. C'est ce qu'il faudra faire pour attirer une plus grande participation du secteur privé et essayer d'obtenir davantage d'argent pour l'exploitation des aéroports.

M. Clifford: Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Clifford.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Je me joins à mes collègues pour souhaiter la bienvenue à M. Crosbie. Comme tous les membres du Comité des transports, j'espère que nous entretiendrons avec M. Crosbie une relation de travail longue et productive. Sur ce dernier point, je ne me prononce pas encore. Je continue de croire que nous pouvons peut-être...

Le président: Je vous accorde 10 minutes au deuxième tour, afin que tout le monde ait la possibilité de participer à la discussion. Vous pouvez faire tous les préambules que vous voulez, mais je m'en tiendrai à 10 minutes.

M. Tobin: Monsieur le président, je cherchais simplement à m'attirer les bonnes grâces du ministre. J'ai des faveurs à lui demander.

[Text]

The Chairman: But you cannot butter up the Chair.

Mr. Tobin: Nor would I be interested in such a venture, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I have a couple of quick comments. I will not ask the Minister to answer today, but I want to bring to his attention one or two parochial matters, but important matters nonetheless, concerning Newfoundland; in fact, my own riding.

First, I would ask the Minister to direct his officials to have a look at the situation at Deer Lake airport in western Newfoundland, an airport the Minister is familiar with. It is currently dramatically, desperately, and dangerously—and I do not exaggerate in using that word—overcrowded, so much so that, even with a recent \$100,000 minimal extension on the airport, people literally have to go outside into the parking lot—Mr. Minister, you are familiar with the site—to await boarding aircraft and to await picking up baggage when aircraft stop. That situation has to be addressed. As somebody who is personally familiar with the situation, I would ask that you have your officials have a look.

The airport was scheduled to have a new building after some \$5 million in capital improvements over the last several years. It was scheduled to have a new building in 1987-88. Word out of your shop, sir, is that the new building has been delayed until the 1990s. It is simply an impossible situation.

The other matter I want to bring to the Minister's attention quickly—again, something he is familiar with—is the plight of fire-fighters at Stephenville airport, who have been denied a pension situation—Mr. Chairman, through you to the Minister—that is equivalent to what has been for fire-fighters in Fort Pepperrell; in St. John's, an area the Minister is familiar with; and in Goose Bay, Labrador. This is a file with which Newfoundland's regional Minister is very familiar. Representations have been made by myself, by Senator Jack Marshall, and by others to previous Ministers, and I will raise this with the Minister as soon as he has had a chance to apprise himself.

Having mentioned those two items, with respect to which I know the Minister is keenly interested in seeing some natural justice brought to bear, I want to ask a larger question. Mr. Minister, ever since the environment of deregulation has been introduced in Canada, even in advance of the passage of the NTA, which is before Parliament now or will be before Parliament shortly... In this era of deregulation—when we are supposed to be seeing increased competition, lower fares, and so on—we have seen just the opposite.

• 1655

We now have gone in Canada from a country with a fairly sophisticated airline industry—as sophisticated as any in the world, as competitive in many respects as any in the world—to a country where we are seeing basically two national carriers gobbling up every single minor player in the airline industry in this country.

[Translation]

Le président: Mais vous ne pouvez pas vous attirer les bonnes grâces du président.

M. Tobin: Et je ne m'y aventurerai pas, monsieur le président.

Monsieur le président, j'ai quelques petites observations à faire. Je ne m'attends pas à ce que le ministre me réponde aujourd'hui, mais je voudrais attirer son attention sur une ou deux questions d'intérêt local, mais néanmoins importantes pour Terre-Neuve et en fait, pour ma circonscription.

Premièrement, je voudrais que le ministre instruisse les fonctionnaires du ministère d'étudier la situation à l'aéroport de Deer Lake, dans l'ouest de l'Île, aéroport que le ministre connaît bien. Il est terriblement, désespérément et dangereusement—et je le dis sans exagération—à l'étroit, à tel point que même avec le récent agrandissement—un minimum—qui a coûté 100,000\$, les gens doivent littéralement aller attendre dans le parc de stationnement—monsieur le ministre, vous connaissez l'endroit—avant de monter à bord ou de pouvoir ramasser leurs bagages. Il faut faire quelque chose. Comme vous avez pu vous rendre compte par vous-même de la situation, je vous demande d'ordonner au ministère d'examiner la question.

On devait y construire une nouvelle aérogare après quelque 5 millions de dollars en réfections au cours de ces dernières années. Il devait être prêt en 1987-1988. Maintenant, votre ministère a annoncé, monsieur, que la construction était remise aux années 1990. La situation est intenable.

L'autre point que je voulais signaler à l'intention du ministre rapidement—encore une fois, c'est une question qu'il connaît—c'est la triste situation des pompiers de l'aéroport de Stephenville, à qui on a refusé une pension—monsieur le président, je m'adresse à travers vous au ministre—comme on l'a fait pour les pompiers de Fort Pepperrell, de Saint-Jean, région que le ministre connaît bien, et de Goose Bay, au Labrador. C'est une question que le ministre pour Terre-Neuve connaît très bien. Je suis personnellement intervenu, ainsi que le sénateur Jack Marshall et d'autres, auprès de ses prédécesseurs, et j'entends soulever la question avec le ministre actuel dès qu'il aura eu le temps de s'informer.

Ayant signalé ces deux situations pour lesquelles le ministre, j'en suis sûr, a à cœur de voir justice faite, je voudrais maintenant lui poser une question plus générale. Monsieur le ministre, depuis que l'on a parlé de déréglementation au Canada, avant même l'adoption de la nouvelle Loi nationale des transports, dont le Parlement a été saisi ou sera saisi prochainement... Avec cette déréglementation qui était censée accroître la concurrence, faire baisser les tarifs, et ainsi de suite, c'est en fait exactement le contraire qui s'est produit.

De pays qui avait un assez bon système de transport aérien—aussi bon et aussi compétitif par bien des côtés que n'importe quel autre au monde—le Canada est passé au rang de pays qui n'a essentiellement que deux grands transporteurs qui ont avalé tous les autres.

[Texte]

Mr. Minister, you now have Air Canada in control of Air B.C., Air Ontario, Austin Airways, Air Nova, and others. You now have Pacific Western in control of CP Air, EPA, Nordair, Nordair Metro, Air Atlantic, Time Air, Quebecair, Norcanair, and others.

Deregulation, insofar as it is supposed to produce competition, is not a bad thing. An environment of deregulation that produces the kind of consolidation in the airline industry that we are now experiencing in this country is, in my judgment, a very bad thing.

The industry in this country, and the evolution of the industry in terms of mergers and consolidation, over the last year in particular, is making an absolute mockery—and that is too soft a word—of the policy directives of this government. I want to ask the Minister whether or not he is concerned about that kind of evolution, and what, if anything, he intends to do about it.

Mr. Crosbie: Let me deal with these points sequentially; that is, in the order in which they were made.

The Deer Lake air terminal building has just had some improvements. I have not been there since the improvements were made, but it has improved the situation somewhat. Our difficulty, of course, with the new terminal building at Deer Lake is the difficulty we have with the demand and need for spending on airports across the country. There is a tremendous demand and, because of the government's financial position and the stringencies imposed upon the Department of Transport and so on, we may be a bit later getting to constructing some needed facilities than we would like to be. Deer Lake may be a bit later than we would have preferred.

However, I will remember the hon. member's point when we are considering you know what.

Mr. Tobin: Not to interrupt the Minister, but just a quick point. On the new extension they put in, they put in a round turnstile for delivery of baggage and the area was so cramped that the round turnstile you are supposed to stand around to get your bag had to be put into a corner. So the public has access to only one-third of the round turnstile, which cost your department a great deal of money. The rest of it is tucked away in a corner. That in itself speaks volumes about the inadequacy of the so-called extension that has been made.

I know the Minister would be outraged if he found himself competing over 10 feet of space to try to grab his bag when he goes to Deer Lake, as he does so often.

Mr. Crosbie: We will do the best we can to see. If it is in Newfoundland, naturally it has a higher priority than if it is anywhere else.

Mr. Tobin: Especially Humber-Port au Port St. Barbe.

Mr. Crosbie: You will understand that.

The Chairman: A Minister in Nova Scotia made a remark like that about a speeding ticket, Mr. Minister, and he lived to rue the day. But you may be more frank.

[Traduction]

Monsieur le ministre, nous avons maintenant Air Canada qui contrôle Air B.C., Air Ontario, Austin Airways, Air Nova, et j'en passe. Nous avons maintenant Pacific Western qui contrôle CP Air, EPA, Nordair, Nordair Métro, Air Atlantic, Time Air, Québecair, Norcanair, et j'en passe.

La déréglementation, dans la mesure où elle est censée stimuler la concurrence, n'est pas une mauvaise chose. Une déréglementation qui mène à la concentration que nous avons vue au Canada est, à mon avis, tout à fait néfaste.

L'évolution que nous avons pu observer dans le secteur des transports aériens, particulièrement avec les fusions survenues l'année dernière, tournent en farce—et le mot est encore trop faible—les directives du gouvernement. Je voudrais savoir si cette évolution inquiète le ministre et s'il a l'intention de faire quelque chose.

M. Crosbie: Permettez-moi de répondre à ces questions dans l'ordre où elles ont été posées.

On vient juste de faire des travaux de réflexion à l'aérogare de Deer Lake. Je n'y suis pas allé depuis, mais la situation s'est quelque peu améliorée. La construction d'une nouvelle aérogare à Deer Lake nous pose bien sûr la même difficulté que tous les autres travaux qu'il faudrait faire dans les aéroports du pays. La demande est énorme, et étant donné la situation financière du gouvernement et les restrictions qui ont été imposées au ministère des Transports, nous ne pourrions pas construire les installations nécessaires aussi rapidement que nous l'aurions désiré. Deer Lake devra peut-être attendre un peu plus longtemps que nous l'aurions voulu.

Je me souviendrai cependant de l'intervention du député lorsque nous examinerons la question.

M. Tobin: Je ne voudrais pas interrompre le ministre, mais je voudrais rapidement faire remarquer une chose. Dans cet agrandissement, on a fait installer un carrousel, mais il y a si peu d'espace qu'il a fallu mettre dans un coin ce carrousel autour duquel on est censé attendre ses bagages. Le public n'a donc accès qu'à un tiers du carrousel, lequel a coûté fort cher au ministère. Le reste est inaccessible, dans un coin. Cela en dit long sur l'insuffisance de ce prétendu agrandissement.

Je sais que le ministre serait furieux s'il devait lui-même se frayer un passage dans la foule dans cet espace de dix pieds pour aller chercher ses bagages lorsqu'il se rend à Deer Lake, comme il le fait si souvent.

M. Crosbie: Nous ferons de notre mieux. Comme c'est à Terre-Neuve, cela a naturellement une priorité beaucoup plus élevée que si c'était ailleurs.

M. Tobin: Surtout à Humbert-Port au Port Ste-Barbe.

M. Crosbie: Vous ne me contredirez pas.

Le président: Un ministre de la Nouvelle-Écosse avait fait une remarque de ce genre à propos d'une contravention pour excès de vitesse, monsieur le ministre, et il l'a amèrement regretté. Mais vous êtes peut-être plus franc.

[Text]

Mr. Crosbie: I just want to make sure you understand, Mr. Chairman, where the priorities are in matters like this.

I never said my district. I said the whole Province of Newfoundland-Labrador.

The Chairman: Tobin's district.

Mr. Crosbie: Yes.

The Stephenville question I will have to look into. I am not familiar with that at the moment.

On the question of airlines, I see no indication, nor am I advised, that there is anything alarming in the developments in the airline industry over the last year or two. We have a system that is now very competitive, and it will be more competitive, with a healthier competitiveness, if the rivals are close to one another in size and economic power, as these two groups are at the moment.

• 1700

I do not have the figures here with me now, but I was looking at an analysis of the situation done by the department, just in the last day or two, and the PWA-CP group and the Air Canada group are fairly close now in economic clout and power—the number of passengers they deal with and criteria like that. I do not see that as being an unhealthy trend. We also have Wardair, which is a national character. We have these various smaller companies, which they now have a piece of the action in, all competing with might and main.

Let us take the province we are most familiar with. In Newfoundland and Labrador we have Air Nova competing with Air Atlantic; and we also have Air Canada down there competing with CP. We have never had it so good in Newfoundland and Labrador: the number of frequencies, the number of flights, the options that people have to fly.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me—

Mr. Crosbie: No, no, I am trying to answer your question, and then I will—

Mr. Tobin: You have answered it.

Mr. Crosbie: I do not consider it to be a mockery. Not only that, but this is following upon a policy that had its genesis originally insofar as the air is concerned, with your own government and with Mr. Axworthy when he was the Minister. So I hardly think—

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me respond to Mr. Crosbie. I have some other questions, Mr. Chairman.

I do not want to have a debate with Mr. Crosbie, but let me say that this Newfoundland Tory is emerging as a Newfoundland socialist.

An hon. member: Heaven forbid!

Mr. Tobin: I know he spent time in Joey Smallwood's Cabinet, when Joey was down in Cuba having a look at Fidel's operation.

But I am amazed to hear the Minister of Transport, in the same breath as he is proposing to see quick passage of the

[Translation]

M. Crosbie: Je tiens à ce que l'on comprenne bien, monsieur le président, quelles sont nos priorités dans ces questions.

Je n'ai pas parlé de mon district. J'ai parlé de toute la province de Terre-Neuve-Labrador.

Le président: Du district de Tobin.

M. Crosbie: Oui.

Pour ce qui concerne l'affaire de Stephenville, il va falloir que je me renseigne. Je ne suis pas vraiment au courant.

A propos des lignes aériennes, je ne vois pas, et on ne m'a pas informé, qu'il y ait quelque chose d'alarmant dans l'évolution que nous avons pu observer au cours des deux dernières années. Le système est maintenant très compétitif, et il sera encore plus sainement compétitif si les sociétés rivales sont de poids et de taille égaux, comme c'est le cas actuellement avec ces deux groupes.

Je n'ai pas les chiffres ici, mais j'ai vu une analyse de la situation faite par le ministère, il y a un jour ou deux, et les groupes PWA-CP et Air Canada ont maintenant à peu près la même taille et la même puissance économique, et transportent à peu près le même nombre de passagers, etc. Cela ne me paraît pas malsain. Il y a également Wardair, qui est un transporteur national. Il y a diverses petites compagnies, dans lesquelles ils ont maintenant une participation, et ils se font tous une concurrence acharnée.

Prenons la province que nous connaissons le mieux. À Terre-Neuve et au Labrador nous avons Air Nova qui fait concurrence à Air Atlantic; nous avons également Air Canada qui fait concurrence à CP. La situation n'a jamais été meilleure pour nous à Terre-Neuve et au Labrador pour la fréquence, le nombre des vols, les options qu'ont les voyageurs.

M. Tobin: Monsieur le président, permettez-moi . . .

M. Crosbie: Non, non j'essaie de vous répondre et puis je . . .

M. Tobin: Vous m'avez répondu.

M. Crosbie: Je ne considère pas qu'on en ait fait une farce. Et qui plus est, cette politique en matière de transport aérien était à l'origine une idée de votre gouvernement et de M. Axworthy lorsqu'il était ministre. Alors je ne pense pas que . . .

M. Tobin: Monsieur le président, permettez-moi de répondre à M. Crosbie. J'ai d'autres questions, monsieur le président.

Je ne veux pas entrer dans un débat avec M. Crosbie mais laissez-moi vous dire que ce conservateur terre-neuvien commence à montrer des symptômes de socialisme.

Une voix: Quelle horreur!

M. Tobin: Je sais qu'il était membre du Cabinet de Joey Smallwood lorsque celui-ci est allé à Cuba voir comment cela se passait chez Fidel.

Mais je n'en crois pas mes oreilles lorsque le ministre du Transport nous dit dans la foulée qu'il voudrait faire adopter la

[Texte]

NTA, for the sake of developing competition in this country, say that he sees nothing alarming in having two competing systems line up—gobble up every single subsidiary in this country. We now live in a country where there are no regional carriers. Wardair is not a third national competing carrier. Wardair is the only, for the time being, independent carrier left in the country.

It seems to me, Mr. Minister, if you are not alarmed, you should be. I find it amazing that, on the one hand, you expect Canadians to buy the NTA on the notion that we are going to have increased competition and lower fares, when, on the other hand, the chief executive officers of both these groups have publicly indicated on numerous occasions that the day of cheap fares is over. There will be no reductions in rates. They can guarantee that now, because they control the system from one end of the country to the other.

Why, in the name of God, should this committee be excited about your so-called NTA, you new competitive environment, when you sit back quietly, Mr. Minister, and say there is nothing wrong with all of the existing competition in this country being gobbled up by two major groups? All we have heard from you, insofar as privatization is concerned, is that CN might be eligible to be sold—there is no reason it should not be—and that Air Canada might be sold.

The Chairman: I do not know if the Minister will want to respond to that, but that is it for this turn. We have to speed this up, to give other members a fair chance.

Mr. Tobin: I have had only 8 minutes and 15 seconds.

The Chairman: You had three questions. Your first two were little shorties, then you had your biggy. After that you had a reply, and then you had your oration. That is perfectly permissible if that is the way you want to use your time. But do not forget, if this committee gets the NTA, we are going to be able to explore an awful lot of these things—the philosophy and argument.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, there is nothing in the NTA to prevent this kind of monopoly and merger from going on.

The Chairman: I am saying that there was nothing wrong with your questions, but that is how you used up your time.

Mr. Minister, would you please reply, rather shortly and succinctly, so other members will have a chance to ask you penetrating questions.

Mr. Crosbie: Frankly, Mr. Chairman, I think the airline industry in Canada is more competitive now than it has ever been at any other time in its history, because we have a combination, through CPA and PWA, that is able to compete with Air Canada on its own terms. This competition is present everywhere in the company—through them or the companies that are associated with them.

Let us suppose that was not correct. The CTC is still there. They can disallow a proposed acquisition, if they find it will unduly restrict competition or be prejudicial to the public interest. We have the new Competition Act, which provides for

[Traduction]

Loi nationale sur les transports rapidement afin d'encourager la concurrence, et qu'il ne voit rien d'alarmant à ce que deux lignes aériennes aient tous leurs concurrents. Nous n'avons plus maintenant dans ce pays de transporteurs régionaux. Wardair n'est pas un troisième transporteur national. Pour le moment, Wardair est le seul transporteur indépendant qui nous reste.

J'estime, monsieur le ministre, que si vous n'êtes pas alarmé, vous devriez l'être. Je trouve surprenant que d'une part vous vouliez que les Canadiens acceptent la nouvelle LNT parce qu'elle va accroître la concurrence et faire baisser les tarifs, alors que d'autre part, les présidents-directeurs généraux de ces deux groupes ont déclaré publiquement et à plusieurs reprises que l'époque des billets bon marché est révolue. Les tarifs ne baisseront pas. Ils peuvent maintenant le garantir, puisqu'ils contrôlent le système d'un bout à l'autre du pays.

Pourquoi, au nom du ciel, le Comité devrait-il se réjouir de votre LNT, de ce nouvel environnement concurrentiel, alors que vous, monsieur le ministre, nous dites calmement qu'il n'y a rien de mal à ce que deux grands groupes phagocytent leurs concurrents? Tout ce que vous nous avez dit jusqu'ici à propos de la privatisation, c'est que le CN pourrait être mis en vente—il n'y a aucune raison qu'il ne le soit pas—et qu'Air Canada pourrait être vendu.

Le président: Je ne sais pas si le ministre a une réponse, mais ce tour est terminé. Il va falloir accélérer si nous voulons donner aux autres une chance égale.

M. Tobin: Je n'ai eu que huit minutes quinze secondes.

Le président: Vous avez posé trois questions. Les deux premières étaient courtes, et puis vous en avez posé une longue. Vous avez ensuite eu une réponse et puis vous nous avez fait votre grand discours. C'est très bien si c'est ainsi que vous voulez utiliser votre temps. Mais n'oubliez pas que si la LNT est renvoyée à ce Comité, nous aurons l'occasion de nous pencher sur toutes ces questions-là, de philosopher et d'argumenter.

M. Tobin: Monsieur le président, on n'a rien prévu dans cette loi pour empêcher les fusions et la création de monopoles.

Le président: J'ai dit que je ne voyais rien de mal à vos questions, mais elles ont épuisé votre temps de parole.

Monsieur le ministre, si vous voulez bien répondre de façon succincte, afin que les autres députés puissent, eux aussi, vous poser des questions pertinentes.

M. Crosbie: Franchement, monsieur le président, j'estime que les transports aériens sont plus compétitifs maintenant qu'ils ne l'ont jamais été jusqu'ici au Canada, car nous avons avec ces CPA et PWA un groupe capable de faire concurrence à Air Canada sur son propre terrain. Cette concurrence se fait à tous les niveaux, à travers toutes les compagnies associées.

Supposons que je me trompe. Il reste la CTC. Elle peut interdire une prise de contrôle si elle estime que celle-ci limiterait la concurrence à l'excès ou était contraire à l'intérêt public. Nous avons la nouvelle loi sur la concurrence qui

[Text]

the investigation of takeovers. If the public interest is not being observed, it can certainly be protected by those bodies. Even under the new legislation, the NTA would be able to look at that.

I might just end by pointing out, Mr. Chairman—

Mr. Tobin: Last point.

Mr. Crosbie: —that we only have two railway companies.

• 1705

The Chairman: Okay, that is enough. On to Mr. Reid.

That has been 13 minutes, Mr. Tobin. You always were a fair man. I like your questions, but when you get into an argument with the Minister that eats up time.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I might intervene.

Mr. Minister, I wonder if you would be kind enough to take it as having been read into the record that this member welcomes you to the table with the same eloquence of a Newfoundlander. And how could it be different after your having visited our area and making the very welcome announcement that we did.

But further than that, Mr. Minister, in response to a question with respect to Canadian wines on Air Canada, I happen to be one of those who do admire your taste.

Mr. Minister, while in St. Catharines for the making of that announcement you were contacted by the Niagara chapter of the Canadian National Employees Pensioners' Association. They handed to you a communication expressing their concern with the continuation of a long outstanding complaint: pensioner grievances against inadequate pension. This Transport committee had a subcommittee on CNR pensions, and they wonder what the present status of that report now is, since they have heard nothing from the Government of Canada, the Transport committee, or CNR itself. Is there going to be a response soon?

Mr. Crosbie: Yes. Your subcommittee's report was tabled on May 2, I believe.

To respond to the report, CN established a committee composed of management and members of the board of directors to conduct a review of your report and its recommendations. They have now reported to CN's board of directors on what the effects would be of implementing your recommendations—at least they reported it at the December meeting of the board of directors. As I understand it, Dr. LeClair, before he retires at the end of this year, will be reporting to me what the board's decision is.

I think it might be noted here, and probably has been before, that employees retiring between 1970 and 1984 paid only 24% to 32% of the cost of their benefits and CN paid from 68% to 76%. The additional benefits you recommended will add substantially to the pension costs of CN. That is the context, of course; and CN has certain financial problems and constraints

[Translation]

prévoit la tenue d'enquêtes sur les prises de contrôle. Si l'intérêt public n'est pas respecté, il sera certainement protégé par ces deux instruments. Et même la LTN, une fois modifiée, pourra intervenir.

Je voudrais conclure en disant, monsieur le président . . .

M. Tobin: Dernier point.

M. Crosbie: . . . que nous n'avons que deux sociétés de chemin de fer.

Le président: Ça suffit. Passons à Monsieur Reid.

Vous avez eu 13 minutes, monsieur Tobin. Vous avez toujours été un homme juste. Vos questions me plaisent, mais lorsque vous vous lancez dans une querelle avec le ministre, cela prend du temps.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Je peux peut-être intervenir.

Monsieur le ministre, aurez-vous l'amabilité de considérer que je vous ai accueilli avec toute l'éloquence d'un Terre-Neuvien. Et comment pourrais-je faire moins après votre visite dans ma région et de l'heureuse annonce que vous y avez faite?

En outre, monsieur le ministre, à propos des vins canadiens qui sont servis sur les vols d'Air Canada, je suis de ceux qui admirent votre bon goût.

Monsieur le ministre, lorsque vous êtes venu annoncer cette bonne nouvelle à St. Catharines, vous avez reçu une communication de la section de Niagara de l'Association des retraités du CN. Ils vous ont fait savoir leur mécontentement de ce qu'on n'ait pas encore résolu un problème de longue date, celui de l'insuffisance de leur pension. Un sous-comité du Comité des transports a étudié la question des pensions du CN, et ils voudraient savoir où en est ce rapport, puisqu'ils n'en ont eu aucune nouvelle ni du gouvernement du Canada, ni du Comité des transports, ni du CN. Peut-on espérer une réponse bientôt?

M. Crosbie: Oui. Votre sous-comité a déposé son rapport le 2 mai, il me semble.

Le CN a créé un comité composé de membres de la direction et du conseil d'administration pour étudier le rapport et préparer ses recommandations. Ce comité a maintenant fait rapport au conseil d'administration du CN sur les effets qu'auraient vos recommandations—du moins ils doivent avoir présenté leur rapport à la réunion de décembre du conseil d'administration. Il me semble que M. LeClair doit me transmettre la décision du conseil d'administration, avant de partir à la retraite à la fin de l'année.

Il faut rappeler ici, comme on l'a probablement déjà fait, que les employés qui ont pris leur retraite entre 1970 et 1984 n'ont payé que 24 à 32 p. 100 du coût de leurs prestations, le CN prenant en charge de 68 à 76 p. 100. Les prestations supplémentaires que vous avez recommandées ajouteraient énormément aux frais de pension du CN. Telle est la situation;

[Texte]

of its own. But given that this is the general situation, I should be hearing this month from Dr. LeClair as to what his own committee at CN have recommended they could do with respect to the recommendations of the subcommittee.

Mr. Reid: Could you make a brief comment, Mr. Minister, on the process that will be taken after you receive the report?

Mr. Crosbie: I guess I will have to make public in one way or the other. I am not quite sure yet what CN have recommended. It may be that they will have suggestions as to something or other government might have to do in this connection. I guess it will depend, Mr. Reid, on just what they are recommending. But it will become public.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Minister.

In your opening comments you did address yourself to airport safety, security and protection, and this is rather foremost, as indicated by the other questions directed to you. But in addition to those comments you were making, and looking at the evolution of airports, some of those expressed by yourself with respect to airports going into more autonomous operations—some privatized, some otherwise—do you see the continuation of contracting out the security and protection of passengers using those airports?

• 1710

Or do you see a trend of the government assuming the responsibility for the control, the safety, and the security of passengers who use the airports across the country, not only those that are presently Transport Canada?

Mr. Crosbie: As you know, the airlines are given the duty and the responsibility in connection with actual security checks of the passengers wishing to board aircraft and so on and we set the standards. That would continue to apply whether an airport was operated by some local authority or not. We would have to set what the security standards were that the airlines would have to observe, as well as the responsibilities of those who operate the airports themselves. Some of the equipment and so on would be our responsibility, but the personnel who use this equipment and the like—that has to be the responsibility of the airlines. So I think that is how it would continue.

Mr. Reid: Mr. Minister, just one further question. I do not want to make the difficulty of security any greater, but are you in a position to say what contacts or arrangements or agreements are being entered into with, say, the Canadian Security Intelligence Service, or any other agency, about organized terrorist activity and means of protection, security, you are taking against them?

Mr. Crosbie: As you know, you are circumscribed by what you can say about security matters. But there is considerable co-operation among CSIS and the RCMP and the Department of Transport on security matters at airports. I believe the presence of the RCMP at airports has been confirmed. There had been a decision at one time, as you know, to remove the RCMP, and that was reversed. There are considerably more resources, both in personnel and otherwise, now devoted to this area.

[Traduction]

et le CN a déjà des difficultés et des contraintes financières. Mais cela dit, M. LeClair devra me faire savoir ce mois-ci quelle action recommande le comité du CN à la suite des recommandations de votre sous-comité.

M. Reid: Monsieur le ministre, pourriez-vous nous dire brièvement ce qui va se passer lorsque vous aurez reçu le rapport?

M. Crosbie: Je suppose qu'il va falloir que je le rende public d'une façon ou d'une autre. Je ne sais pas encore exactement quelles seront les recommandations du CN. On y suggérera peut-être une intervention du gouvernement. Cela dépendra, monsieur Reid, des recommandations que nous recevrons. Mais nous les rendrons publiques.

M. Reid: Merci, monsieur le ministre.

Dans votre déclaration vous avez parlé de sécurité, de sûreté et de protection des les aéroports et c'est un sujet de la plus haute importance, comme le montrent les questions que l'on vous a posées. À part ce que vous nous avez dit, et compte tenu de l'évolution de la situation dont vous avez mentionné certains aspects en parlant d'accroître l'autonomie de certains aéroports, par la privatisation et d'autres moyens, pensez-vous continuer à confier à des sociétés privées la sécurité et la protection des passagers dans ces aéroports?

Ou pensez-vous que le gouvernement aura davantage tendance à assumer la responsabilité pour le contrôle, la sûreté et la sécurité des passagers dans les aéroports du pays, et pas seulement dans ceux qui sont gérés par Transports Canada?

M. Crosbie: Comme vous le savez, les lignes aériennes sont actuellement chargées des vérifications de sécurité sur les passagers qui montent à bord de leurs avions, et nous fixons les normes. Il continuera d'en être ainsi, que l'aéroport soit exploité par une autorité locale ou non. Il nous appartiendra de fixer les normes de sécurité qu'auront à respecter les compagnies aériennes, et à établir quelles seront les responsabilités des exploitants des aéroports eux-mêmes. Nous aurions la responsabilité de fournir une partie du matériel, mais le personnel relèverait des lignes aériennes. Je pense que cela continuerait ainsi.

M. Reid: Monsieur le ministre, encore une question. Je ne veux pas compliquer davantage la question de la sécurité, mais pouvez-vous nous dire quel genre d'accords ou de dispositions vous avez avec le Service canadien du renseignement de sécurité, ou tout autre organisme, pour assurer la sécurité des aéroports contre les activités terroristes?

M. Crosbie: Comme vous le savez, on est limité dans ce que l'on peut dire sur les questions de sécurité. Mais il y a énormément de coopération entre le SCRS, la GRC et le ministère des Transports pour la sécurité dans les aéroports. Je crois que la présence de la GRC dans les aéroports a été confirmée. On avait décidé à un moment, comme vous le savez, de retirer les agents de la GRC, mais cette décision a été annulée. On consacre maintenant beaucoup plus de ressources, humaines et autres, à cet aspect de la sécurité.

[Text]

Mr. Reid: What, Mr. Minister, is the chain of command, if you say co-operation exists among the Department of Transport and the RCMP and the CSIS? If you see the airlines continuing the responsibility for security, handling the passengers, how does it get down with the same rapidity? It might be essential in certain circumstances.

Mr. Crosbie: We have, as you know, a security section in our own department now, and it is headed by Rodo Canachi, who is now in charge of that.

Mr. Ramsay Withers (Assistant Deputy Minister, Department of Transport): The overall responsibility for dealing with international terrorism is that of the Solicitor General. Within airport security activity, there are arrangements made which include contingency plans and agreements on the role to be played by the several people involved: CSIS, the RCMP, the department, the air carriers, and others who are involved, including, for instance, municipal police forces in some areas. These contingency plans are in place and indeed are exercised.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a quick supplementary to that one. Mr. Reid mentioned the standards. I and others on this committee asked the Minister's predecessor for a copy of the much-quoted *Standards for Airport Security Staff*. We have not been able to get one. I am wondering if the Minister would be prepared to give it a try.

Mr. Crosbie: Yes, I will certainly give it a try, unless there is some security reason I do not know not to. I will certainly look into getting it for you.

Mr. Reid: In the light of the dialogue taking place in the House these days on the sovereignty of the North, submarines of different nations plying the Arctic, what is the present status of the proposed construction of a super-ice-breaker that will ply those waters and challenge anybody who comes within her path? Is the decision made that it will be one? Where will it be built?

• 1715

Mr. Benjamin: In Winnipeg.

Mr. Reid: And is it better from the point of view of sovereignty of the nation to have one on both coasts?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, it is a government decision that we are going forward to construct one Polar 8 icebreaker, and negotiations are under way now with a shipbuilding consortium to see that accomplished. But the matter is not concluded yet.

I would like to say that the delay is not due to any fault of ours. We are very anxious to see this pursued. We were hoping to be able to make an announcement before Christmas, but that does not appear to be possible now. But the matter is being pursued with all the vigour we can muster.

Mr. Reid: With the Standing Committee on Transport ready to assist, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine. That is a good epilogue to that answer.

[Translation]

M. Reid: Quelle est la chaîne de commandement, monsieur le ministre, dans cette coopération entre le ministère des Transports, la GRC et le SCRS? Si les lignes aériennes doivent continuer à assumer la responsabilité pour la sécurité, la vérification des passagers, comment les commandements se transmettent-ils avec rapidité? Cela peut avoir la plus haute importance dans certaines circonstances.

M. Crosbie: Comme vous le savez, nous avons maintenant au ministère une section de la sécurité, dirigée par Rodo Canachi.

M. Ramsay Withers (sous-ministre adjoint, ministère des Transports): La lutte contre le terrorisme international relève du Solliciteur général. Pour la sécurité dans les aéroports, des dispositions ont été prises concernant notamment les situations d'urgence, et on a défini le rôle de tous les intervenants: SCRS, GRC, le ministère, les transporteurs aériens et tous les autres intervenants, notamment la police municipale dans certaines régions. Les plans d'urgence sont prêts et on fait même des répétitions.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une question complémentaire là-dessus. M. Reid a mentionné les normes. Comme d'autres membres de ce Comité, j'avais demandé au ministre précédent qu'il nous fasse remettre un exemplaire de ces normes à l'intention du personnel de sécurité dans les aéroports, que l'on nous cite si souvent. Nous n'avons rien reçu. Je me demande si le ministre veut bien voir ce qu'il peut faire.

M. Crosbie: Oui, je veux bien voir, à moins qu'il n'y ait un empêchement d'ordre sécuritaire que j'ignore. Je vais certainement essayer de vous l'obtenir.

M. Reid: Puisque l'on parle beaucoup ces jours-ci à la Chambre de notre souveraineté dans le Nord, des sous-marins étrangers qui sillonnent l'Arctique, où en est le projet de construction d'un super brise-glace qui sillonnerait ces eaux et défierait tous ceux qui croiseraient dans ces parages? A-t-on décidé de le construire? Où?

M. Benjamin: À Winnipeg.

M. Reid: Et serait-il préférable pour la souveraineté du pays d'en avoir un sur chacune des deux côtes?

M. Crosbie: Monsieur le président, le gouvernement a pris la décision de faire construire un brise-glace Polar 8, et des négociations sont en cours avec un consortium de construction navale à cette fin. Mais tout n'est pas encore réglé.

Je dois dire que ce retard ne nous est pas imputable. Nous sommes très pressés de mener à bien ce projet. Nous espérons pouvoir l'annoncer avant Noël, mais ce ne sera apparemment plus possible. Nous y travaillons cependant avec toute l'énergie possible.

M. Reid: Et avec le Comité permanent des transports derrière vous en cas de besoin, monsieur le président.

Le président: Très bien. Voilà qui met un point d'orgue à cette réponse.

[Texte]

I would not mind slipping in a supplementary, but I think Mr. Angus wants to get on because he has an important function at 5.30 p.m. But if I could ask a supplementary, Mr. Minister, out of whose envelope is the item going to come, or is that part of the deliberation and part of the problem that there has not been an announcement yet?

Mr. Crosbie: No, the way it is going to be financed has been settled. It is divided among several envelopes, including Transport. So that is not an impediment. We are just waiting to get certain matters settled with the potential builder.

The Chairman: I see.

Okay, Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, let me add my words of welcome to you as well, and at that, I will get down to my questions.

I want to continue to follow up on the VIA Rail question. Your answer to my colleague, although not a surprise, disturbed me a bit in the sense that I think what was proposed, albeit with a fairly high price tag, made sense for the country as a whole, that we would have a contract for 130 passenger vehicles, built in three different places: Bombardier, and the UTDC plants at Kingston and Thunder Bay.

We have had situations in this country recently where we have seen the frigate program, I guess it was, spread amongst a number of yards, even though there was a recognition that the cost was greater than it would have been if the contract had gone to one facility. There was a sharing of economic benefits. We have also seen recently a problem over the awarding of another contract that went to one location as opposed to another, and the resulting political ramifications of that decision are well known to all members.

The alternative you outlined was going out to competitive tendering. Mr. Minister, you will realize that means more than just Canadian tenders, that those from offshore would be able to tender. We would have the possibility that Canada's new railroad would be built in some other country, that the jobs would go to the people in that other country, and that the resulting revenue from employment through taxation, both personal and corporate, would go to that country as opposed to Canada. The list goes on and on.

I would like to suggest very strongly that, even though the costs may be higher than the government would like or would think it could have gotten for the deal, it is money well spent. You should go to your Cabinet colleagues and express the view that it is an important decision for Canada, one that should be made now rather than later, and that the money should stay within Canada for the regeneration of wealth in this country.

Now, having said that, and also having given you an opportunity to play Santa Claus by handing out a contract to a Liberal riding, a PC riding, and a New Democrat riding, with obvious political pluses, let me ask you this. You gave us a price tag of \$550 million for the 130 cars.

[Traduction]

J'aimerais poser une question complémentaire, mais M. Angus a un rendez-vous important à 17h30. Si je pouvais cependant poser une question complémentaire, monsieur le ministre, je voudrais savoir de quelle enveloppe viendra l'argent, ou est-ce là une des questions qui restent à régler?

M. Crosbie: Non, cette question-là a été réglée. L'argent viendra de diverses enveloppes, y compris celle des Transports. Cela ne pose donc pas de problème. Nous devons simplement régler certaines questions avec l'éventuel constructeur.

Le président: Je vois.

Bon, monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous souhaiter également la bienvenue, et maintenant, passons aux questions.

Je voudrais que nous parlions encore de VIA Rail. La réponse que vous avez donnée à mon collègue, si elle ne m'a pas étonné, m'a cependant un peu troublé en ce sens que la proposition, même si elle est plutôt coûteuse, me paraissait bonne pour l'ensemble du pays, puisque nous aurions passé un contrat pour l'achat de 130 voitures pour passagers, construites en trois endroits différents: aux usines de Bombardier et à celles de l'UTDC à Kingston et à Thunder Bay.

Il y a eu d'autres cas récents, comme celui de la construction des frégates, je crois, où les contrats ont été divisés entre plusieurs constructeurs, même si cela entraînait une facture plus élevée que si un seul constructeur avait tout fait. Les retombées économiques étaient partagées. Nous avons également vu récemment les problèmes que pouvait causer le choix d'une ville plutôt que d'une autre pour un contrat, avec toutes les conséquences politiques que nous savons.

Vous avez mentionné la possibilité de recourir à l'appel d'offres. Monsieur le ministre, vous vous rendez compte que cela ne se limiterait plus seulement aux sociétés canadiennes, mais que des sociétés étrangères pourraient soumettre des offres. Cela voudrait dire que les nouveaux wagons des chemins de fer canadiens pourraient être construits à l'étranger, que les emplois iraient à des gens d'un autre pays, que les recettes fiscales provenant des particuliers et des sociétés iraient à un autre gouvernement, et ainsi de suite.

Je tiens à dire avec force que même si le coût est plus élevé que ce qu'aurait espéré le gouvernement ou que ce qu'il pensait pouvoir obtenir, c'est de l'argent bien dépensé. Vous devriez dire à vos collègues du Cabinet que c'est une décision importante pour le Canada, une décision qu'il ne faut pas remettre à plus tard, et que l'argent doit rester au Canada, pour tonifier son économie.

Cela dit, et maintenant que je vous ai donné la possibilité de jouer au Père Noël en accordant un contrat dans une circonscription libérale, une circonscription conservatrice et une néo-démocrate, avec tous les avantages politiques que cela représente, laissez-moi vous demander ceci. Vous nous avez parlé d'une facture de 550 millions de dollars pour la construction de 130 voitures.

[Text]

• 1720

The original recommendation was that VIA would require somewhere in the magnitude of 240 cars to replace its total stock. Do you know what the cost reduction per unit would be if in fact over, obviously, a longer period of time than the three years that have been projected, say over six years, the whole 240 cars were ordered? What would be the cost saving to VIA, and therefore to the taxpayers, by taking that approach?

Mr. Crosbie: I cannot tell you right off whether there would be any saving there. There certainly would be a large increase in the original capital expenditure.

It is my understanding that half of VIA's long-haul fleet is in good enough condition that its usable life can be extended by 15 to 20 years through replacing existing mechanical systems, and that kind of conversion process is expected to cost about \$120 million. That would not include new locomotives to be teamed with them. The cost for new locomotives would be about \$65 million. So I think that is an option that is considerably cheaper than going ahead and purchasing 240. What is envisaged is replacing half of that long-haul fleet, because they are seriously deteriorated.

Mr. Angus: Would you not agree, though, that we are looking at, hopefully, a long-term future for VIA, and it would make sense in terms of economies of scale to buy all new rolling stock now, meaning over the next six to eight years, rather than to spend some short-term money to refurbish some of the existing cars when we know that within a very short period of time thereafter, ten or twelve years, you would have to replace them? Does it not make sense in terms of a national rail policy, if you like, to put VIA on its best foot by replacing the total rolling stock sooner rather than later?

Mr. Crosbie: I suppose in an ideal world where money was not a consideration there might be an argument for that. But it is just not on with the financial constraints the government has and the competing needs for money, high priorities in every direction, and a \$32 billion deficit. So it is not being contemplated.

I forgot to mention your point earlier there about where the cars should be manufactured. I certainly agree with you they should be manufactured in Canada, and I do not contemplate having them manufactured elsewhere. So that is an option I certainly would not be pursuing, no.

Mr. Angus: I am pleased to hear that.

The \$550 million: assuming the contract was awarded in that way, with that price tag, over how many budget years would that money be drawn from treasury? Would it be over the three-year period, or would it be a longer period?

Mr. Crosbie: Four to five years.

Mr. Angus: So roughly \$110 to \$120 million a year would be the net impact, if you like, on the treasury of Canada—

Mr. Crosbie: Something of that order, yes.

Mr. Angus: —which to me would suggest, given the magnitude of everything else—and I would hate to coin the phrase of somebody who represented the riding of Port Arthur

[Translation]

A l'origine, il avait été recommandé que VIA se procure quelque 240 wagons afin de remplacer tout son matériel roulant. Savez-vous quelle serait l'économie par wagon, si l'on commandait les 240 wagons sur une plus longue période que les trois années prévues, disons sur six ans? En adoptant cette approche, quelles seraient les économies réalisées par VIA, et par conséquent par le contribuable?

M. Crosbie: Je ne peux pas vous affirmer d'emblée qu'il y aurait des économies. Il y aurait certainement une augmentation considérable du budget initial d'immobilisations.

D'après ce qu'on m'a dit, la moitié du matériel de long cours de VIA est en assez bon état pour qu'on puisse s'en servir encore 15 à 20 ans, en remplaçant les systèmes mécaniques, par un processus de conversion dont le coût prévu est d'environ 120 millions de dollars. Cela ne comprend pas les nouvelles locomotives. Celles-ci coûteraient environ 65 millions de dollars. Ce qui est beaucoup moins coûteux, à mon avis, que d'acheter 240 wagons. Nous envisageons de remplacer la moitié du matériel roulant de long cours, parce que ces wagons sont en très mauvais état.

M. Angus: Ne convenez-vous pas cependant étant donné que nous sommes en train d'envisager l'avenir à long terme de VIA, qu'il serait économique d'acheter du matériel roulant neuf maintenant, c'est-à-dire au cours des six à huit années qui viennent, plutôt que de dépenser de l'argent pour remettre à neuf certains wagons qui devront être remplacés très prochainement, dans dix à douze ans? N'est-il pas plus logique, dans notre politique ferroviaire nationale, de donner tous les avantages à VIA en remplaçant tout son matériel roulant maintenant plutôt que plus tard?

M. Crosbie: Je suppose que dans le meilleur des mondes, là où l'argent coulerait à flot, on pourrait défendre un tel argument. Toutefois à cause des contraintes budgétaires du gouvernement, des besoins concurrents sur le plan budgétaire, des grandes priorités un peu partout, et d'un déficit de 32 milliards de dollars, nous n'envisageons même pas cette option.

J'ai oublié de répondre à votre question précédente sur le lieu de construction des wagons. Je conviens qu'il faut que ces wagons soient construits au Canada et je n'envisage pas autre chose. L'hypothèse d'une construction à l'étranger n'est pas à retenir, non.

M. Angus: Je suis heureux de l'entendre.

Les 550 millions de dollars: en supposant que ce soit le montant du contrat, sur combien d'exercices budgétaires échelonnerait-on cette dépense? Sur une période de trois ans, ou sur une période plus longue?

M. Crosbie: Sur une période de quatre ou cinq ans.

M. Angus: Donc environ 110 à 120 millions de dollars par année seraient imputés au Trésor du Canada...

M. Crosbie: À peu près, oui.

M. Angus: ... ce qui me porte à croire, compte tenu de l'ordre de grandeur de tout le reste—et ce n'est pas que je tiens à répéter ce que quelqu'un qui représentait la circons-

[Texte]

years ago—it is fairly close to being relative in that way, that it is not that much.

Mr. Crosbie: This is a "Fishing expedition", is it?

Mr. Angus: Let me briefly turn to another subject. Mr. Minister, you will be aware that the American authorities are looking very seriously at elimination of Seaway tolls and fees on the system. What is Canada's reaction to that? In the event the Americans move unilaterally, will Canada match their move by dropping all tolls and charges?

Mr. Crosbie: No, we have no intention of dropping all tolls and charges. I do not think we were consulted by the U.S. before they included that in the complicated bill that was passed. But as you know, although the tolls and charges have been eliminated directly, the vessels still have to pay an imposition when they go into the U.S. harbours. They are going to reimburse their seaway authority for the tolls and so on they were originally getting. I do not know that anybody is going to gain very much as a result. But we are not planning that.

• 1725

The policy has been that the St. Lawrence Seaway has to stand on its own feet. We are going to put up the \$175 million because we did not think the seaway could manage that. We did not see how the ship owners and the people using the system could be asked to pay it, in view of the present economic state of the industry and so on. But other than that it has to meet its operating and maintenance costs.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just a final comment, a compliment to the Minister for that decision to provide the repair moneys out of general revenue as opposed to seaway revenue, because I think it is an indication of the seriousness of the industry right now. I do congratulate you and thank you for that move.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus, for co-operating with the Chair, even being the first questioner to be under your allotted time.

I now have Mr. Ellis, Mr. Taylor, Mr. Robichaud, and Mr. St-Julien. We hope they can complete their questions. We could stay a little longer than 5.30 p.m. to complete them so everyone could at least get in their questions.

Mr. Ellis, you have been here since 3.30.

Mr. Ellis: I was the only one here, Mr. Chairman, at 3.30.

Through you, Mr. Chairman, to the Minister, I have a comment I want to make and one question which may require some follow-up.

The comment has to do with the de-manning of the light-house by the coast guard at Main Ducks in eastern Lake Ontario. I know the decision has been taken. I was reasonably sure, despite discussions, that it would be taken.

[Traduction]

cription de Port Arthur disait il y a bien des années—c'est tellement relatif, que ce n'est pas tant que cela.

M. Crosbie: Est-ce que vous pêchez par hasard?

M. Angus: Permettez-moi de passer brièvement à un autre sujet. Monsieur le ministre, vous savez certainement que les autorités américaines songent très sérieusement à éliminer le péage dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Quelle est la réaction du Canada? Dans l'éventualité d'une décision unilatérale des Américains, le Canada les imitera-t-il en laissant tomber les droits et le péage?

M. Crosbie: Non, nous n'avons pas du tout l'intention d'éliminer les droits et le péage. Je ne crois pas que les Américains nous aient consultés avant d'inclure cette disposition dans un projet de loi compliqué qu'ils ont adopté. Toutefois, comme vous le savez, bien qu'ils aient éliminé les droits et le péage, les navires devront quand même verser des droits de mouillage lorsqu'ils touchent au quai dans un port américain. Ils vont ainsi indemniser l'administration de la voie maritime du péage qu'elle percevait auparavant. Que je sache, personne n'y gagnera grand chose. Nous ne prévoyons cependant pas de faire la même chose.

Notre politique pour la Voie maritime du Saint-Laurent veut qu'elle soit financièrement indépendante. Nous allons donner les 175 millions de dollars, parce que nous ne pensons pas qu'elle puisse y arriver. Il n'était pas possible, à notre avis, de demander aux exploitants et aux usagers de payer cette somme, vu l'état économique actuel de ce secteur. Mais autrement, la Voie maritime doit assumer ses propres frais d'exploitation et d'entretien.

M. Angus: Monsieur le président, une dernière observation, car je tiens à féliciter le ministre d'avoir décidé d'utiliser les fonds publics plutôt que les recettes de la voie maritime pour payer les réparations, vu les graves difficultés que connaît ce secteur d'activité à l'heure actuelle. Je tiens donc à le féliciter et à le remercier.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je tiens à vous remercier, monsieur Angus, de la coopération dont vous avez fait preuve et d'avoir même été le premier à ne pas utiliser tout le temps qui vous était alloué.

J'ai maintenant sur ma liste M. Ellis, M. Taylor, M. Robichaud et M. St-Julien. J'espère qu'ils pourront poser leurs questions. Nous pourrions rester un peu après 17h30, afin de permettre à tous de poser leurs questions.

Monsieur Ellis, vous êtes là depuis 15h30.

M. Ellis: J'étais le seul ici, monsieur le président, à 15h30.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais faire une observation et poser une question à laquelle il faudra peut-être donner suite.

Mon observation porte sur la désaffectation, par la Garde côtière, du phare à *Main Ducks*, sur la côte est du Lac Ontario. Je sais que la décision a été prise. Malgré les pourpar-

[Text]

Mr. Minister, in the course of any given summer many thousands of small craft will visit Main Ducks. I should have said private yachts, because they range from small craft to Her Majesty's yacht *Brittania* which dropped in for a visit a couple of years ago. And when there is no one on that island to look after those thousands of craft that come every summer, to see there is no damage done, to see there is some care taken of the docks, and so on, I suggest to you that you are going to miss the people who were on that island far more than their ability to look after the lighthouse. I put that on the record. I just hope sincerely there is not a fatality that could have been prevented by their being there.

The point I want to question you on, Mr. Minister, has to do with the Loran-C navigational aids. Can you tell me if the United States government, who voted to install Loran-C just prior to their election—well, some months prior to their election...? Have we requested that they put one of their stations in southern Alberta? If we were to do so, it would expand by a great deal the area that could be served by the U.S., and it would benefit Canada. Some thousands and thousands of square miles could be served in Canada, and the equipment to access the Loran-C is so much cheaper than the present ADFs and VORs that it is something we really should be doing. I wonder if we have made that request of the U.S. government.

Mr. Crosbie: I must say we are getting a lot of correspondence on this subject. As I understand it, the question has been examined by both the U.S. and Canada—the question of where this could be located—and the U.S. has decided that it should be located in the U.S. So as to what benefit this might be to us, as we look at it in that respect... I do not know whether the whole situation is concluded yet or not.

• 1730

Mr. Ellis: Mr. Chairman, to the Minister, I apologize for bringing you a technical question for which you are obviously not prepared. I also apologize since I made a mistake in saying it was southern Alberta. In fact, it is Prince Albert, Saskatchewan, where that unit could be best sited. If the Americans have to go their own way, they will site it in Montana, of course. I understand that for very, very little money we could request, and they would agree, to site it in the vicinity of Prince Albert, Saskatchewan. If we did so, many, many Canadian pilots would have access to it. As I said, many thousands of square miles of Canada could be served by this system that is being put in the United States.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I think the best thing would be for Mr. Lafrance to answer that question. He is familiar with all the details. As you know, he is in charge of air navigation and so on.

Mr. Claude Lafrance (Assistant Deputy Minister, Aviation, Department of Transport): Thank you, sir. With the help of FAA, we have examined the limits of the useful existing

[Translation]

liers à ce sujet, j'étais assez certain qu'on prendrait cette décision.

Monsieur le ministre, tous les étés, des milliers de petites embarcations se rendent à *Main Ducks*. En fait j'aurais dû parler de yachts privés, car il y a de tout, des petites embarcations au yacht *Brittania* de Sa Majesté qui s'y est arrêté, pour une visite, il y a quelques années. Or lorsqu'il n'y aura plus personne sur l'île pour s'occuper de ces milliers d'embarcations qui viennent tous les étés, pour s'assurer qu'il n'y a pas de dégâts, qu'on prend soin des quais, etc., je crois que le personnel va vous manquer beaucoup plus que par sa simple absence du phare. Je tiens à le dire officiellement. J'espère sincèrement qu'il n'y aura pas de mort que la présence du personnel eût pu empêcher.

Je voulais également vous interroger, monsieur le ministre, sur les aides à la navigation Loran-C. Pouvez-vous me dire si le gouvernement américain qui avait, juste avant son élection, voté en faveur de l'installation du Loran-C—en fait c'était quelques mois avant son élection...? Avons-nous demandé qu'une des stations soit installée dans le sud de l'Alberta? Si nous faisons une telle demande, la région desservie par les installations américaines serait agrandie, ce qui serait à l'avantage du Canada. On pourrait ainsi offrir le service au Canada sur des milliers de milles carrés et l'équipement qui donne accès au Loran-C coûte beaucoup moins cher que les ADF et les VOR actuels; nous devrions vraiment le faire. Je me demande si nous avons présenté une demande en ce sens au gouvernement américain.

M. Crosbie: Je reconnais que nous recevons beaucoup de courrier à ce sujet. D'après ce que j'en sais, et les Etats-Unis et le Canada ont examiné cette question, c'est-à-dire le choix d'un site, mais les Etats-Unis ont décidé d'installer l'équipement aux Etats-Unis. Quant à savoir quels avantages nous pourrions en tirer... Je ne sais pas si toute l'affaire est déjà réglée ou non.

M. Ellis: Je m'excuse, monsieur le ministre, de vous poser une question technique à laquelle manifestement vous ne vous attendiez pas. Je m'excuse également de m'être trompé en parlant du sud de l'Alberta. En fait, c'est à Prince Albert en Saskatchewan où il conviendrait d'installer cette unité. Si les Américains doivent procéder seuls, ils vont évidemment choisir le Montana. Je me suis laissé dire qu'à notre demande, les Américains accepteraient, à très bon prix de choisir un site dans les environs de Prince Albert en Saskatchewan. Si nous nous entendions, un très grand nombre de pilotes canadiens y auraient accès. Comme je l'ai dit, ce système que les Américains vont installer pourrait servir des milliers de milles carrés au Canada.

M. Crosbie: Monsieur le président, je crois qu'il vaudrait mieux que M. Lafrance réponde à cette question. Il en connaît les détails. Comme vous le savez, c'est lui le responsable de la navigation aérienne.

M. Claude Lafrance (sous-ministre adjoint, Aviation, ministère des Transports): Merci, monsieur. De concert avec la *Federal Aviation Administration*, nous avons examiné les

[Texte]

coverage in Canada on each coast. This leaves a gap in Canada that would require something like 12 stations to cover, at about \$12 million to \$15 million each, keeping in mind the characteristics of the Laurentian Shield, which requires a larger number of stations. So for these reasons and because of the geography of Canada, the cost for complete coverage would be very high.

Notwithstanding that, we have proposed our figures to the Canadian Pilots and Owners Association to get their views on that. If they have different estimates, we would be delighted to refine our own with them. We are also trying to find out from them what use they would make of this coverage; in other words, how many aircraft would be so equipped.

We have to keep in mind that the large carriers do not use this system of navigation; they use a different one. We should also keep in mind that, if such a system were decided upon, it would take many years to complete and would then be overlapping with the satellite NAVSTAR system, which is expected to be fully operational in 1995. It is expected that the receivers on board aircraft would be competitive with those of the Loran-C receivers at that time. However, at the moment we are awaiting further communications from the potential users, so we can have the full cost-benefit equation.

Mr. Ellis: That brings up one last question, Mr. Chairman. I was not asking to have the Canadian government install Loran-C throughout Canada. The point I was making is that the U.S. government is already installing a system throughout the United States, and by siting one transmitter in Prince Albert, Saskatchewan, instead of in Montana, Canada would automatically have the benefit of that one transmitter. It would be a transmitter on the U.S. network, run by them, but many Canadian pilots, flying through many thousands of square miles, would have the advantage of using that equipment.

I cannot answer the question. I will certainly seek the answer as to how many Canadian aircraft are so equipped, but it runs in my mind that, given the price of avionics today, there would probably be more if the system were here. Thank you.

The Chairman: Do you want to make a comment on that, Mr. Lafrance?

Mr. Lafrance: If I may, Mr. Chairman. We have discussed with the U.S. the possibility of putting it in Canada. They have decided to locate it in the U.S. for reasons we could certainly ascertain officially from the FAA, if you wish.

The Chairman: Mr. Ellis, you would like that, would you not?

Mr. Ellis: Yes.

[Traduction]

limites du rayonnement actuel des installations sur chaque côte des Etats-Unis. Il y a un écart, d'une côte à l'autre, au Canada, qu'il faudrait 12 stations pour combler, à un coût d'environ 12 à 15 millions chacune, compte tenu des caractéristiques du Bouclier laurentien qui augmente le nombre de stations nécessaires. Pour ces raisons donc, et à cause de la géographie du Canada, il serait très coûteux d'étendre le service à tout le pays.

Nonobstant, nous avons présenté nos chiffres aux associations canadiennes de pilotes de ligne et de propriétaires d'avions pour savoir ce que ces groupes en pensaient. Si leurs chiffres sont différents, nous serions enchantés de remanier les nôtres à la lumière des leurs. Nous essayons également d'apprendre combien d'entre eux se serviraient du service élargi; en d'autres termes, combien d'aéronefs transporteraient le matériel nécessaire.

Il faut se rappeler que les grands transporteurs n'utilisent pas ce système de navigation; mais un système différent. Il faut également se rappeler que si l'on décidait d'adopter ce système, il faudrait de nombreuses années avant que tout soit en place et qu'il y aurait double emploi puisqu'il est prévu que le système de satellite NAVSTAR sera en service en 1995. On prévoit que les récepteurs à bord des avions pourront alors faire concurrence aux récepteurs Loran-C. Toutefois, pour l'instant, nous attendons d'en apprendre plus long des éventuels utilisateurs de façon à avoir un aperçu complet des coûts et bénéfices.

M. Ellis: Ce qui m'amène à ma dernière question, monsieur le président. Je ne demandais pas que le gouvernement canadien installe des Loran-C partout au Canada. J'essayais de faire valoir que le gouvernement américain installait déjà un système partout aux Etats-Unis et qu'en installant un transmetteur à Prince Albert en Saskatchewan, plutôt qu'au Montana, le Canada pourrait automatiquement en profiter. Ce transmetteur ferait partie du réseau américain, serait exploité par les Américains, mais de nombreux pilotes canadiens, en parcourant des milliers de milles carrés pourraient tirer parti de cet équipement.

Je ne peux répondre à la question. Je vais certainement essayer de me renseigner pour savoir combien d'avions canadiens ont l'équipement nécessaire, mais j'ai l'impression, compte tenu du prix de l'équipement aéronautique aujourd'hui, qu'un plus grand nombre d'avions seraient ainsi équipés si le réseau était déjà en place. Merci.

Le président: Voulez-vous dire quelque chose à ce sujet, monsieur Lafrance?

M. Lafrance: Si vous le permettez, monsieur le président. Nous avons discuté avec les autorités américaines de la possibilité d'installer un émetteur au Canada. Elles ont décidé de l'installer aux Etats-Unis pour des raisons que nous pourrions certainement apprendre officiellement de la *Federal Aviation Administration*, si vous le souhaitez.

Le président: Monsieur Ellis, cela vous plairait, n'est-ce pas?

M. Ellis: Oui.

[Text]

The Chairman: Fine. Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you. Mr. Chairman, I have just one supplementary.

I have some reason to believe there is some interest in the U.S.A. in putting in the Loran-C to serve the Cold Lake area. Now, it could be in Alberta or Saskatchewan. But in addition to that, it would serve hundreds of our farmer aircraft, which fly low, and this would be a tremendous asset. I do not think we should blind ourselves to the cost of the whole thing across the country. Let us start with one and then expand from there.

Is there any possibility of our making representations that way? I understand the United States would be interested in an invitation to build this in the Cold Lake area in order to help themselves.

• 1735

Mr. Lafrance: Yes, indeed, there are possibilities of doing it on that basis—on an incremental basis—and this is why we have asked the potential users for an idea of what the benefits would be. I should point out that normally navigation systems are put into place for what we call “instrument flight rules navigation”, and some of the uses you have referred to would be visual navigation, where really, since the pilot is in sight of ground, he does not need very expensive systems for navigation. But we have asked potential users for some measure of the utility of such a system.

The Chairman: A supplementary to that question, Mr. Parry.

Mr. Parry: On this particular topic of Loran-C, I understand the provinces have requested the federal government to expand the radio navigational system that Loran-C provides, and particularly the Province of Ontario has expressed an interest in having this coverage extended into Ontario. I understand there is a report—I have the report reference; it is an American report—which suggests that six or seven transmitters could cover the whole country up to the 60th parallel. Do you have technical evidence that indicates that is not possible, or were you basing the calculation on covering the entire land mass of Canadian territory?

Mr. Lafrance: My initial statement referred to a complete coverage across Canada, taking into account some characteristics of Canadian geology, as I have mentioned, which may not have been taken into account by some other estimates. We are aware of the Ontario government's interest in having some coverage over some parts of Ontario. As I mentioned, we are open to suggestions for partial coverage if the need would warrant it in that particular area. But the Government of Ontario has not made a formal request to us. We have been basically in communication with the Canadian Owners and Pilots Association, who would be potentially the greatest users, and we are attempting to get some assessment of the use they

[Translation]

Le président: Parfait. Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci. Monsieur le président, je n'ai qu'une question supplémentaire.

J'ai également des raisons de croire qu'on s'intéresse jusqu'à un certain point aux Etats-Unis à installer un Loran-C afin de desservir la région de Cold Lake. On pourrait l'installer en Alberta ou en Saskatchewan. Mais en outre, on pourrait desservir des centaines d'agriculteurs dont les avions volent bas, ce qui serait d'un grand avantage. Je ne crois pas qu'il faille nous éblouir en songeant au coût si nous installons tout un réseau au pays. Commençons par installer un émetteur, et ensuite nous pourrions en installer d'autres.

Ne serait-il pas possible de plaider cette cause? Je me suis laissé dire que les Etats-Unis seraient heureux d'une invitation de construire à Cold Lake, puisque cela leur serait utile.

M. Lafrance: Oui, il serait possible de procéder ainsi—graduellement—et c'est pourquoi nous avons demandé aux éventuels utilisateurs de nous donner une idée des avantages possibles. Je me dois de souligner que normalement, nous installons des systèmes de navigation en vue de ce que nous appelons «la navigation aux instruments»; or vous avez notamment parlé de navigation à vue ou en fait puisque le pilote voit toujours le sol, il n'a pas besoin de système très coûteux de navigation. Quoi qu'il en soit, nous nous renseignons auprès des éventuels utilisateurs pour savoir dans quelles mesures un tel système serait utile.

Le président: Une question supplémentaire sur le même sujet, monsieur Parry.

M. Parry: Au sujet des Loran-C, si je comprends bien, les provinces ont demandé au gouvernement fédéral d'étendre le système radiogoniométrique qu'offre le Loran-C, et que tout particulièrement l'Ontario a manifesté son intérêt à ce que ce système comprenne l'Ontario. Il y aurait un rapport—j'ai ici la référence, un rapport américain—dans lequel on présume que six ou sept émetteurs pourraient desservir tout le pays jusqu'au 60° parallèle. Avez-vous des preuves techniques qui en démontrent l'impossibilité ou vos calculs visaient-ils toute la masse territoriale du Canada?

M. Lafrance: Dans ma première réponse, je parlais de couvrir tout le Canada, tenant compte de certaines caractéristiques de la géologie canadienne dont on a peut-être pas tenu compte dans d'autres calculs. Nous savons que le gouvernement ontarien s'intéresse à ce que certaines régions de l'Ontario soit desservies. Comme je l'ai mentionné, nous sommes ouverts à l'idée d'offrir un service partiel si les besoins le justifient dans une région particulière. Toutefois, le gouvernement de l'Ontario ne nous a adressé aucune demande officielle à ce sujet. En fait, ces surtout avec la *Canadian Owners and Pilots Association* que nous avons communiqué puisque ce sont ces membres qui seraient éventuellement les plus grands utilisateurs; et nous essayons d'obtenir une idée de

[Texte]

would make of it and the location where they would make that use.

Mr. Parry: You mentioned the date of 1995 for SASAT. Was it not said a couple of months back that there was likely to be a two- or three-year delay beyond that date?

Mr. Lafrance: This is the estimate at this time. It is a little far downstream. But this is a navigation system that is very much driven by military priorities, and at this time it would seem this is a good planning figure.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, the questions I have are the ones that concern the ordinary, everyday people, the salt of the earth; those who travel without an expense account. There are a lot of them. As a matter of fact, I suppose they are the majority. But one of the things that worries them, and particularly in the Toronto airport, is the cost of the food. This is airport robbery, the way these people charge for their food. A simple little doughnut, which takes 5¢ to make and sells for 25¢ or 30¢ anywhere else, you pay 75¢ for. A hamburger is way up at \$2.50 or \$3.00; a simple hamburger.

I do not know whether it is because the government levies such a heavy fee that they have to charge these accounts. I have a suspicion that if we had more competition in our airport food concessions, we would have much better prices and much better service.

The service is not good in them. In the Toronto airport I ordered some toast and the fellow just about threw it at me. It had been cooked, I guess, an hour or two ahead of time. It was so tough I could hardly eat it—and I have good teeth.

I wish we could look into this. I think there is something wrong there—radically wrong—when people are not getting a good service. Have you any comments on that?

• 1740

Mr. Crosbie: I find it regrettable whenever there is poor service or poor toast is served, particularly to Members of Parliament.

Mr. Taylor: I am thinking of the ordinary people, not Members of Parliament.

Mr. Crosbie: I know, and to the people you are referring to... But it is very competitive to get the location, as you know, and the department aims at getting the highest cost recovery it can when they call for bids on the space and so on. There is no excuse for poor service. If the hon. member wants to let us know whom he is complaining about, we would certainly have a check made, and we would have certain rights as the lessor.

Mr. Taylor: I really think, Mr. Minister, there is a captive audience and there is just very little competition. It seems to me that the same company operates all the food stands in the airport. I do not know whether that is so or not, but it sure looks like it to me. But, if you will check into it, I think that will help.

[Traduction]

l'utilisation d'un tel système et du site qui serait le plus approprié à cette utilisation.

M. Parry: Vous avez mentionné 1995 pour SASAT. N'a-t-on pas dit il y a quelques mois, qu'il y aurait fort probablement un retard de deux ou trois ans?

M. Lafrance: Pour l'instant, ce n'est qu'une prévision. C'est dans un avenir assez éloigné. Toutefois ce système de navigation figure tout au haut de la liste des priorités des autorités militaires et il me semble que pour l'instant, c'est un estimé assez juste.

M. Taylor: Monsieur le président, mes questions sont du genre qui intéressent les gens ordinaires, le sel de la terre; ceux qui voyagent sans compte de dépenses. Ils sont nombreux. À vrai dire, je suppose qu'ils sont en majorité. Ce qui les inquiète notamment, surtout à l'aéroport de Toronto, c'est le coût des repas. C'est du vol, le prix que demande les restaurateurs de l'aéroport. Un petit beigne, fait en 5 minutes et vendu 25c. ou 30c. ailleurs, vous coûte 75c. Un hamburger coûte jusqu'à 2,50\$ ou 3,00\$; un hamburger tout simple.

Je ne sais pas si c'est parce que le gouvernement exige des loyers très élevés qu'on doit demander de tels prix. J'ai l'impression que s'il y avait plus de concurrence, s'il y avait un plus grand nombre de concessions dans nos aéroports, les prix et le service seraient bien meilleurs.

Le service n'est pas bon. À l'aéroport de Toronto, j'ai commandé des rôties que l'employé m'a quasiment jetées à la tête. Cela faisait je crois une heure ou deux qu'on avait préparé les rôties. J'avais du mal à les manger, elles étaient si dures—et pourtant j'ai de bonnes dents.

J'aimerais bien qu'on examine la question. Je crois que quelque chose ne va pas—ne va pas du tout—quand le service à la clientèle n'est pas bon. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Crosbie: Je déplore toujours le mauvais service et les rôties minables, surtout lorsqu'on les sert à un député.

M. Taylor: Je songe aux gens ordinaires, non pas aux députés.

M. Crosbie: Je sais, et aux gens dont vous parlez... La concurrence joue beaucoup pour obtenir une concession, comme vous savez, et le ministère essaie toujours d'obtenir le plus d'argent possible lorsqu'il demande des soumissions. Mais rien n'excuse le mauvais service. Si l'honorable député veut bien nous dire de qui il se plaint, nous allons certainement vérifier, et comme propriétaire, nous jouissons de certains droits.

M. Taylor: Je suis persuadé, monsieur le ministre, que la clientèle est coincée et qu'il y a très peu de compétition. Il me semble que c'est la même entreprise qui exploite toutes les cantines à l'aéroport. Je n'en ai pas la preuve, mais j'ai certainement cette impression. Quoi qu'il en soit, si vous consentez à faire enquête, je crois que ce sera utile.

[Text]

The other thing is on the cab and bus services. In Calgary no taxi company has a franchise and you can get a taxi any time of the day or night. You do not have to wait. In Ottawa there is a franchise. I have been an hour and a half at that airport at 11 p.m. or 11.30 p.m. waiting for a taxi. When the taxi does come and I say, how come you take so long when you have a franchise here?, he says, oh, we are busy in other parts of the city. They think that because they are getting the franchise from the government they can serve the people at the airport any way they like.

Another thing I would like you to comment on is the buses, where the taxi company and the bus are operated by the same company. There is a collusion that is very evident, because they almost force you to take a taxi instead of the bus, the things get so bad. I think this needs looking into very badly.

Mr. Crosbie: I will have that looked into. I had another complaint the other day about the taxi service at Ottawa Airport, somebody who got in at 11 p.m. and simply could not get a taxi. So we will have that checked out, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Good. Thank you.

Mr. Crosbie: We will see what can be done.

Mr. Taylor: The other point is that a number of our municipalities... I just got a press release today from the Hon. Mrs. Vézina, in which a million and a half dollars is going to go to improving airports in the Caribbean. I hope a lot of my people do not see that, because an awful lot of airports in Canada need upgrading, need to be built, and I really think charity begins at home.

I know that you have a program where you provide some money for feasibility studies for airports, and that is excellent. I think the money runs out long before the demand is met, but at least it is a good program. After the feasibility is carried out and it shows that an airport should be constructed there, is there any money to assist in the construction of an airport?

Mr. Crosbie: In Canada the amount of money we have available is quite limited. It is certainly not limitless. If I remember the figure correctly, \$34 million was used for construction of community airports last year. Anyway, it is in that area.

With reference to the spending outside the country, I think that must have been a CIDA project you were referring to.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Crosbie: In addition, we did agree to allocate money to Third World countries over the next few years to help them in improving their security systems. That was announced at the conference in Montreal.

[Translation]

J'aimerais aussi parler du service de taxi et d'autobus. À l'aéroport de Calgary, aucune compagnie de taxi ne détient de monopole, et vous pouvez trouver un taxi en tout temps, jour et nuit. Il n'y a pas d'attente. À Ottawa, il y a un monopole. Il m'est arrivé d'attendre une heure et demie à l'aéroport, avant d'avoir un taxi, vers les 23 heures ou 23h30. Lorsqu'enfin un taxi arrive, et que je demande au chauffeur pourquoi ce retard, alors que sa compagnie jouit du monopole, il me répond que c'est parce que les chauffeurs sont occupés ailleurs en ville. On semble penser que parce qu'on a obtenu le monopole du gouvernement, on peut maintenant traiter n'importe comment le public à l'aéroport.

J'aimerais aussi que vous nous disiez ce que vous pensez des autobus, lorsqu'ils appartiennent à la même compagnie que les taxis. Il y a manifestement complicité entre les deux, car on vous force presque à prendre un taxi au lieu de l'autobus, le service est si mauvais. À mon avis, il est absolument essentiel d'y voir.

M. Crosbie: Je vais demander qu'on se renseigne. J'ai reçu une autre plainte l'autre jour au sujet du service de taxi à l'aéroport d'Ottawa, quelqu'un qui est arrivé à 23 heures et qui ne trouvait pas de taxi. Nous allons donc faire enquête, monsieur Taylor.

M. Taylor: Très bien. Merci.

M. Crosbie: Nous allons voir ce que nous pouvons faire.

M. Taylor: Je voulais également soulever le fait que plusieurs autres de nos municipalités... J'ai justement reçu aujourd'hui un communiqué de presse de l'honorable M^{me} Vézina dans lequel on dit que nous allons dépenser un million et demi de dollars pour améliorer les aéroports dans les Antilles. J'espère que mes électeurs n'en auront pas bruit, car il y a beaucoup d'aéroports au Canada qu'il faudrait améliorer, qu'il faudrait construire, et j'estime que vraiment charité bien ordonnée commence par soi-même.

Je sais que vous avez un programme qui vous permet de financer en partie des études de faisabilité dans le cas des aéroports, et c'est excellent. Je sais que vous manquez toujours d'argent avant de manquer de demandes, mais au moins, c'est un bon programme. Une fois l'étude de faisabilité terminée, si elle révèle qu'il faudrait construire un aéroport à cet endroit, est-ce que des crédits sont prévus pour aider à cette construction?

M. Crosbie: Au Canada, l'argent dont nous disposons est très limité. Ce n'est certainement pas un puits sans fond. Si j'ai bonne mémoire, nous avons consacré 34 millions de dollars à la construction d'aéroports locaux l'an dernier. À peu près cette somme.

Quant aux dépenses à l'extérieur du pays, je crois que vous devez parler d'un projet de l'ACDI.

M. Taylor: Oui.

M. Crosbie: Nous avons en effet convenu d'attribuer des crédits aux pays du Tiers monde au cours des quelques prochaines années afin d'aider ces pays à améliorer leurs systèmes de sécurité. Nous l'avions annoncé lors d'une conférence à Montréal.

[Texte]

The capital funding was \$34.5 million. That was to improve municipal, local, commercial and other airports last year.

Mr. Taylor: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser quelques questions sur la situation à Moncton. Bien sûr, monsieur le ministre, vous me voyez venir. La situation actuelle, on peut quasiment appeler cela de la torture. On est en train d'effriter la force ouvrière petit à petit: 80 mises à pied la première fois, 84 la fois suivante, et enfin 101.

• 1745

Qu'est-ce qui se passe à Moncton actuellement? Où en sont les négociations? Est-il encore possible que CGE vienne s'y établir? Qu'est-ce qui se passe au juste?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, as you know, on June 17, CN announced its intention to close the main repair shops in Moncton, and, on August 19, their sale to CGE of the motive power repair shop facilities. Now, as far as I know, today, CGE has still not withdrawn. It is not possible to go forward with that particular move—by the way, CGE would have employed 303 persons—because of the seven unions that entered into an agreement on October 13. This is a tentative agreement. It was only ratified by five of the seven unions. That situation has not changed since. CN has entered into national bargaining with its unions. The agreement concludes that they are in collective bargaining for a new national agreement. I think I am right, that there is an impasse vis-à-vis CN as well. So there is nothing new to report.

There not having been unanimous agreement by the seven unions to proceed with the agreement entered into, the agreement is not in operation. CN are carrying forward with the closure of the Moncton repair shops, which will take a certain period of time. It is not going to be done overnight. I am not sure of the exact timeframe, but, at the moment, there is nothing new in that situation.

M. Robichaud: Le ministre est-il en train de me dire qu'il va laisser les ateliers du CN fermer sans intervenir, que la région de Moncton va perdre plus de 1,000 emplois? Est-ce bien ce qu'il est en train de me dire?

Mr. Crosbie: I am telling you what has been known and what has been clear since, I suppose, last June 17; that CN is closing its main repair shops in Moncton. There is an existing staff of 1,022. If the CGE operation were to go ahead, 303 would be employed there. Apart from that, there is to be 150 employees transferred to the CN Gordon yard, 132 to rail shop administrative and support groups, and 200 have an option to move to other shops in the system or take early retirement. The other 237 would be offered benefit programs and retraining assistance.

In addition to that, the Government of Canada announced, with CN, that we would establish a three-year, \$4 million

[Traduction]

Oui, le budget d'immobilisation était de 34.5 millions de dollars l'an dernier, en vue d'améliorer les aéroports municipaux, locaux, commerciaux et autres.

M. Taylor: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask a few questions on the situation in Moncton. You can of course see, Mr. Minister, what I am leading up to. The present situation could almost be called a slow death. The work force is melting away little by little: 80 layoffs the first time, 84 the next time, and then 101.

What is the situation in Moncton? What is happening with the negotiations? Is it still possible that CGE will set up shop there? What exactly is going on?

M. Crosbie: Monsieur le président, comme vous le savez, le 17 juin, le CN annonçait son intention de fermer les ateliers de réparation principaux à Moncton; le 19 août, on annonçait la vente des installations de réparation des locomotives à la CGE. À ce jour, que je sache, la CGE ne s'est pas encore retirée. Pour l'instant cependant, il ne lui est pas possible d'aller de l'avant—en passant, la CGE aurait fait travailler 303 personnes—à cause des sept syndicats qui ont conclu une entente le 13 octobre. En fait, c'est un projet d'entente. Seuls cinq des sept syndicats l'ont ratifiée. Rien n'a changé depuis lors. Le CN a entrepris des négociations nationales avec ces syndicats. On peut présumer que les négociations collectives portent sur une nouvelle convention nationale. Je crois avoir raison en disant qu'il y a un impasse au CN aussi. Il n'y a donc rien de neuf.

Parce que les sept syndicats n'ont pas convenu à l'unanimité d'adopter l'entente, celle-ci n'est pas en vigueur. Le CN a entrepris de fermer ses ateliers de réparation à Moncton, ce qui prendra un certain temps. Cela ne se fera pas du jour au lendemain. Je ne connais pas les délais exacts, mais pour l'instant, il n'y a rien de neuf sur ce front.

Mr. Robichaud: Is the Minister telling me that he is not going to intervene while CN closes its shop, while the Moncton area loses more than 1,000 jobs? Is that really what he is telling me?

M. Crosbie: Je vous répète ce que l'on sait, ce qui est clair depuis je suppose le 17 juin dernier; que le CN ferme ses ateliers principaux à Moncton. Il y a actuellement 1,022 employés. Si la CGE donnait suite à ses projets, il y aurait 303 emplois. En outre, il est prévu que 150 employés soient mutés à la Cour Gordon du CN, 132 au groupe administratif et de soutien des ateliers ferroviaires et 200 autres employés ont l'option d'aller à d'autres ateliers du système ou de prendre une retraite anticipée. Aux 237 autres employés on offrirait certains avantages et de l'aide pour se réorienter.

En outre, le gouvernement du Canada a annoncé, de concert avec le CN, la création à l'intention de la région métropoli-

[Text]

special development initiative fund for the greater Moncton area. That is proceeding. There is a committee that has been established to supervise that. That is the situation that everyone has known about, I suppose, since June of last summer.

M. Robichaud: J'aimerais justement revenir à cette annonce du CN.

Il y a longtemps que le dossier des ateliers est ouvert, et je l'ai suivi d'assez près. L'an passé, avant l'annonce du CN, lorsque je posais des questions au ministre de l'époque, il me disait toujours qu'on attendait l'étude sur les ateliers d'entretien que le CN était en train de faire pour prendre une décision plus éclairée. J'avais demandé à plusieurs reprises si le ministre prendrait connaissance de cette étude, et on m'avait répondu que lorsque les administrateurs du CN en auraient pris connaissance et l'auraient acceptée, elle serait soumise au ministre des Transports. Il semble que le ministre n'ait pas vu cette étude, non plus que qui que ce soit à son ministère.

Les gens de Moncton et de tout le Nouveau-Brunswick se demandent comment le ministre peut laisser le CN éliminer tous ces emplois sans avoir pris connaissance de cette étude. Comment le ministre peut-il expliquer cela?

• 1750

Mr. Crosbie: We have not said all of those jobs will be eliminated. As the hon. member knows, CN is operated by a board of directors. The chairman and the president are appointed by the government, and they have instructions from the government as to what their mandate is. Since 1978 they have been instructed that their mandate is to operate the rail system in as effective, efficient, and productive a manner as they can, without recourse to the Government of Canada for financial assistance. They are to make it on their own as an enterprise, and they are to operate within those parameters.

It is unfortunate for the people involved, but the nature of the transportation system has changed in the last 10 to 15 years. With rail, they are now engaged in an intense competition with one another and with U.S. railways, and their business has moved to the West. Something like 65% of CN's business is now in the area west of Ontario. If the railway is to survive as an organization that employs tens of thousands of people, and if it is to give the shippers of Canada an opportunity to move their goods as cheaply as possible in competition with the rest of the world, it has to provide the most efficient and productive system it can.

They had three main repair shops, one located in Moncton, one in Montreal, and one in Winnipeg. They will save, over the next few years, many millions of dollars. They no longer need these three shops. The nature of their business has changed. The occasions on which you have to overhaul locomotives are greatly reduced. The same with cars. I will not go into all the technical things that have happened. But they now only need one main set of repair shops, where before their business dictated that they needed three. In accordance with this, they have made a decision to close Moncton, to change the nature

[Translation]

taine de Moncton d'une caisse spéciale d'initiatives locales de 4 millions de dollars sur trois ans. Ce projet va de l'avant. Nous avons constitué un comité pour en surveiller la mise en place. Tous d'ailleurs sont au courant depuis je suppose le mois de juin dernier.

Mr. Robichaud: I would just like to come back to this CN announcement.

For quite some time now, the repair shops have been in the limelight, and I have been following the matter quite closely. Last year, before CN announced anything, when I asked questions of the then Minister, he was forever telling me that they were waiting for the results of the study that CN was doing on the repair shops in order to take a more enlightened decision. I asked numerous times if the Minister was going to look at this study, and I was told that once CN management had looked at it and accepted it, the study would be presented to the Minister of Transport. It would seem as though the Minister has not seen the study, nor anyone else in his department for that matter.

The citizens of Moncton and of all New Brunswick are asking themselves how the Minister can let CN eliminate all these jobs without looking at this study. How can the Minister justify this?

M. Crosbie: Nous n'avons jamais dit que tous ces postes seraient supprimés. Le CN est dirigé par un conseil d'administration dont le président et le directeur, nommés par le gouvernement, ont reçu leurs instructions quant aux objectifs à réaliser. Or en 1978, ils ont été chargés d'assurer la gestion efficace et productive des chemins de fer sans avoir recours à l'aide financière de l'État. Les chemins de fer doivent donc devenir financièrement autonomes.

C'est regrettable pour ces gens, mais les transports ont beaucoup évolué depuis une quinzaine d'années. Pour ce qui est des chemins de fer notamment, la concurrence est très vive, principalement avec les chemins de fer américains. De plus, 65 p. 100 environ des affaires du CN se font actuellement dans les régions situées à l'ouest de l'Ontario. Si le CN tient à pouvoir continuer à donner du travail à des dizaines de milliers de personnes tout en offrant un tarif de frêt qui puisse soutenir la concurrence avec ceux du reste du monde, il est indispensable qu'il fonctionne de la façon la plus efficace possible.

Les trois principaux ateliers d'entretien sont situés à Moncton, à Montréal et à Winnipeg. Or le CN n'a plus besoin de ces trois ateliers, ce qui permettra d'économiser des millions de dollars, la remise en état des locomotives et des wagons ne se faisant plus aussi souvent que par le passé. Sans entrer dans les détails techniques, le fait est que maintenant le CN n'a plus besoin de d'un seul atelier d'entretien et non pas de trois. Il a donc été décidé de fermer l'atelier de Moncton, de modifier celui de Montréal afin de concentrer les travaux dans les ateliers Transcona de Winnipeg.

[Texte]

of their repair shops in Montreal, and to concentrate the business at the Transcona shops in Winnipeg.

If they do not do that, they cannot compete. They will be unable to save the tens of millions of dollars. Therefore that is the basis they are acting upon.

If we are to stop them—if we are to say, no, CN, you are not to run your business as a modern, viable, surviving transportation company—surely we, the government, would have to pass over the moneys to them that such a refusal as shareholder to allow them to operate in an efficient manner dictates. We would have to subsidize them to be inefficient and unproductive. That is what we would have to do; and it has been the policy since 1978 that we cannot do that.

In the case of Moncton, we have caused them to bend over backwards to make a far better offer to employees affected than any private-sector employer, I feel sure, would do. They made extraordinary efforts to go out, and they found CGE to go in to replace them. Unfortunately, two of the unions of the seven involved refused to co-operate, and on technical grounds, that the principle of contracting out was being broken, they refused to ratify the agreement originally entered into.

It is only contracting out in the most technical sense. The same people will be doing the same work, maintaining Bombardier locomotives in the same place, before a different employer; for CGE rather than CN. It is only a technicality. But still the machinists' union, the principal one, said no, we are not going to go along with that; we do not care that the heavy majority of our men at Moncton favour this; we, the people at head office, are going to say no to that. So that avenue was stopped.

The 1,022... I got the figures earlier on how many will go to Gordon Yard and so on, and that effort will continue. Unfortunately, the obstinacy or whatever it is of the two unions involved prevented this helpful solution for many of the men there. And I do not know what more we can do about that.

Mr. Robichaud: The Minister is not answering my question on why he has not bothered to take a look at the study on which all those lay-offs were based.

• 1755

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I have seen a summary of the study and the conclusions of the study. I cannot second-guess every decision CN makes. We have a board of directors, a president, and a chairman to whom we entrust these matters. So I do not have to see the study and I do not have to read the complete study. They have recommended to us what should be done, and I have seen a summary of the study and the recommendations.

Mr. Robichaud: You have said that in Moncton maybe you would have to subsidize to keep the operation going. Now, why would you subsidize the Newfoundland railway and not do anything for Moncton?

[Traduction]

S'il n'agissait pas de la sorte, le CN ne pourrait pas économiser les dizaines de millions de dollars prévus et ne serait donc plus compétitif.

Si le gouvernement interdisait au CN de fonctionner comme toute entreprise rentable doit le faire, nous serions obligés de le subventionner, ce qui serait contraire à la décision intervenue en 1978.

En ce qui concerne les ateliers de Moncton, nous avons obligé la direction du CN à faire l'impossible pour offrir aux employés touchés par la fermeture, des conditions de loin supérieures à ce qu'ils auraient pu obtenir dans le secteur privé. Après de gros efforts, le CN a convaincu la General Electric de le remplacer mais malheureusement, deux des sept syndicats ont refusé de coopérer, refusant de ratifier l'accord déjà conclu, soi-disant parce que ça serait contraire aux dispositions sur la sous-traitance.

Or il s'agit de sous-traitance au plan technique uniquement. Ce serait les mêmes personnes qui seraient chargées de faire le même travail dans les mêmes locaux, c'est-à-dire assurer l'entretien des locomotives Bombardier, le seul changement serait que la General Electric remplacerait le CN comme patron. Or le principal syndicat, celui des machinistes, a refusé malgré la forte majorité des membres qui s'étaient prononcés en faveur de l'accord.

Je pourrais vous donner le chiffre précis du nombre d'hommes qui iront travailler à Gordon Yard. C'est donc l'obstruction de ces deux syndicats qui a empêché la réalisation de ce qui aurait été une excellente solution. Je ne vois pas ce que nous pourrions faire d'autre.

M. Robichaud: Le ministre n'a toujours pas expliqué pourquoi il n'a pas même jeté un coup d'oeil à l'étude qui avait servi de base à toutes ces mises à pied.

M. Crosbie: Monsieur le président, j'ai lu un résumé ainsi que les conclusions de l'étude en question. Mais je ne peux pas reprendre toutes les décisions du CN. Le conseil d'administration, le président et le directeur général de la société sont là pour prendre ce genre de décisions. Ils nous ont expliqué ce qu'il fallait faire et je ne vois pas très bien pourquoi j'aurais perdu mon temps à lire cette étude d'un bout à l'autre, plutôt que de me borner à lire le résumé des recommandations.

M. Robichaud: Vous avez dit que pour continuer à fonctionner, l'atelier de Moncton devrait être subventionné. Pourquoi avez-vous accepté de subventionner les chemins de Terre-Neuve tout en refusant la moindre aide à Moncton.

[Text]

Mr. Crosbie: Because these are not comparable situations in any way, shape, or form. The Newfoundland railway has lost money, I suppose, since 1949. But there is a commitment under the terms of union that the Government of Canada must operate the Newfoundland railway, and unless the Government of Newfoundland will agree that the Newfoundland railway be terminated, the railway must continue to operate.

Mr. Robichaud: That is a good reason.

Mr. Crosbie: And that loss has been absorbed by CN.

Now, we tried to make an accommodation with Newfoundland earlier this year. If Newfoundland would agree to the Newfoundland railway going, we suggested we would do certain other things in the transportation field and improve their other transportation facilities in Newfoundland. That was not acceptable to the government. They did not find the quid pro quo generous enough.

Now, CN is saying to the Government of Canada—and quite properly, I think—if you are going to force us to operate the Terra Nova transport system in Newfoundland, you, the Government of Canada, should bear these losses; not us, but CN. This is a publicly imposed duty, and that is something we will have to wrestle with this year and make a decision on.

The Chairman: A very short question.

Mr. Robichaud: You indicated in your answer that there was room in CN for only one maintenance facility. So Moncton is going, and the way you are speaking now, it is gone. There are two more. Now, which one is going to stay?

Mr. Crosbie: What the CN hopes to do with the Pointe Saint-Charles facility is operate it on contract work and attract outside work to that facility. For example, if my memory serves me correctly, they do a lot of work there for VIA Rail at the present time, and they are also doing work for American companies at the Pointe Saint-Charles yard. They hope they will be able to use that facility for outside work. It will not be internal CN work.

Mr. Robichaud: Why could we not offer the same deal to Moncton?

Mr. Crosbie: It is a decision of CN, based on costs and where it is better for them in the sense of where they save the most money, to close Moncton. I would have to get more details for you, and I will—

Mr. Robichaud: From the study, which you have not read.

The Chairman: He said he read the summary.

Mr. Crosbie: I will ask CN to give me the exact—

The Chairman: You may not like all the answers, but at this hour of the night, let us not get into an argument. There will be other times and other forums in which to argue from the facts you get from the answers.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I have a quick supplementary on this. The Minister has just said that Pointe Saint-Charles is

[Translation]

M. Crosbie: Ce sont deux cas tout à fait différents. Les chemins de Terre-Neuve perdent de l'argent depuis 1949, mais aux termes de l'accord sur l'union entre Canada et Terre-Neuve, le gouvernement fédéral est tenu d'exploiter le chemin de fer de Terre-Neuve, tant que le gouvernement de la province n'aura pas décidé qu'il en ira autrement.

M. Robichaud: C'est une bonne raison.

M. Crosbie: Les pertes ont été absorbées par le CN.

Au début de l'année, nous avons essayé de convaincre les autorités de Terre-Neuve d'abandonner le chemin de fer de la province, en échange de quoi nous nous engagerions à améliorer le reste du réseau de transport de Terre-Neuve; mais le gouvernement provincial n'a pas accepté notre offre.

Or le CN fait valoir à juste titre, à mon avis, que puisque le gouvernement fédéral l'oblige à continuer l'exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve, c'est au gouvernement fédéral et non pas au CN de supporter les pertes. C'est un problème qu'il va falloir régler cette année.

Le président: Une dernière question.

M. Robichaud: Vous disiez tantôt que le CN ne garderait qu'un seul atelier d'entretien. La décision semblerait déjà prise en ce qui concerne Moncton. Lequel des deux autres ateliers est condamnés à disparaître.

M. Crosbie: En ce qui concerne l'atelier de Pointe Saint-Charles, le CN espère y faire effectuer des travaux en sous-traitance, notamment pour Via Rail ainsi que pour des sociétés de chemin de fer américaines. Donc ces ateliers ne travailleront plus pour le CN.

M. Robichaud: Pourquoi ne pouvait-on pas faire la même chose à Moncton.

M. Crosbie: Le CN a décidé que la fermeture des ateliers de Moncton était la solution la plus économique. Je pourrais, si vous y tenez, obtenir des chiffres.

M. Robichaud: Ils viendraient sans doute de l'étude que vous n'avez pas lue.

Le président: Il a lu le résumé.

M. Crosbie: Je demanderais au CN de me fournir les chiffres précis.

Le président: Même si vous n'êtes pas d'accord, je trouve qu'il est un peu tard pour se lancer dans des discussions. Vous aurez encore l'occasion de revenir sur cette question.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais poser une question supplémentaire, monsieur le président. Le ministre vient d'expliquer que les

[*Texte*]

used by CN for work with VIA Rail. I would suggest that the Minister check his facts, because a member of this committee asked a question in this regard, and we have just received today the answer from CN in this regard. There are just two small contracts, and they have been completed. So that means Pointe Saint-Charles is now doing absolutely nothing for VIA Rail.

Mr. Crosbie: Yes. At Pointe Saint-Charles, by the way, the present work force is about 1,700 employees. It is planned to transfer 200 to the Taschereau hump yard in Montreal, where they are going to increase their freight car preventive inspection and maintenance program. The other employees would stay at the Pointe Saint-Charles shops, where the level of employment will be dependent on CN's ability to get contract work from VIA and other North American railways. The contract with VIA ends in June 1988, and CN is launching a marketing effort to go after business from the U.S. That is their plan for Pointe Saint-Charles.

• 1800

The Chairman: That is all on that. Now, Mr. St-Julien.

I can anticipate we will be hearing about Saint-Charles quite a few times as this committee has hearings over the next—

Mr. Robichaud: He can use some of my time.

The Chairman: You were overtime, actually, even before the supplementaries. Mr. St-Julien has been waiting since 3.30 p.m.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, I guess.

Mr. Ouellet: Please. You say we will be hearing more of Pointe Saint-Charles. Does that mean that the Minister is planning to come back some other day to continue discussions? On—

The Chairman: Well, let us get through today.

Mr. Ouellet:—one of my questions I felt he did not give me a satisfactory answer, and I have to go to the House now for the late show. I hope, Mr. Chairman, you will talk with the Minister to make sure he comes before this committee as soon as we come back in January.

The Chairman: I have had six different members come to me already today to say they hope this is not the only appearance of the Minister. I think this is the only opportunity for this year. It is planned, in the steering committee meeting we are going to have later this week, to organize our work schedule and have it coincide with some of the Minister's work schedule to get him here early in the new year.

Mr. Ouellet: I hope in time for this steering committee the Minister or someone on his staff would have a look at the dates and confirm a date that is available for him in mid-January.

Mr. Benjamin: How about tomorrow?

[*Traduction*]

ateliers de Pointe Saint-Charles font du travail pour Via Rail. Or le CN vient de nous faire savoir que les deux petites commandes qu'ils avaient pour Via Rail sont maintenant terminées et qu'ils n'en n'ont pas d'autres.

M. Crosbie: Présentement, 1,700 personnes travaillent aux ateliers de Pointe Saint-Charles. En outre, 200 de ces personnes doivent être transférées à l'atelier Taschereau de Montréal pour renforcer le programme d'inspection préventive et d'entretien des wagons de marchandises. Le reste des ouvriers resteraient à Pointe Saint-Charles, mais les effectifs dépendront des commandes que le CN parviendra à obtenir de Via Rail et de compagnies ferroviaires américaines. Le contrat avec Via Rail expire en juin 1988 et le CN se lance maintenant en campagne pour obtenir des commandes aux États-Unis. Voilà donc ce qui est prévu pour Pointe Saint-Charles.

Le président: Voilà qui met fin à cette question. Je vais maintenant donner la parole à M. St-Julien.

Je pense que nous allons entendre parler beaucoup de la Pointe Saint-Charles au cours des réunions futures du Comité...

M. Robichaud: Il peut prendre de mon temps.

Le président: Vous avez dépassé votre temps, même avant les questions supplémentaires. M. St-Julien attend depuis 15h30.

M. Ouellet: Monsieur le président.

Le président: Un rappel au Règlement, je suppose.

M. Ouellet: S'il vous plaît. Vous dites que nous allons entendre davantage parler de la Pointe Saint-Charles. Est-ce que cela signifie que le ministre a l'intention de revenir un autre jour pour poursuivre nos discussions?

Le président: Qu'on finisse d'abord la réunion d'aujourd'hui.

M. Ouellet: À mon avis, il n'a pas donné une réponse satisfaisante à une de mes questions, et maintenant je dois aller à la Chambre pour le débat sur la motion d'ajournement. J'espère, monsieur le président, que vous allez parler au ministre pour vous assurer qu'il recomparaîtra devant le Comité dès la rentrée en janvier.

Le président: Il y a six députés qui m'ont déjà dit aujourd'hui qu'ils espèrent que le ministre va recomparaître. Je crois qu'aujourd'hui, c'est la seule possibilité cette année. Lors d'une réunion du Comité directeur qui aura lieu plus tard cette semaine, nous comptons organiser notre calendrier de travail pour le faire coïncider avec l'horaire du ministre, afin de l'entendre au début de la nouvelle année.

M. Ouellet: J'espère qu'avant la réunion du Comité directeur, le ministre ou quelqu'un de son personnel pourra confirmer une date lorsqu'il sera disponible vers la mi-janvier.

M. Benjamin: Si on se réunissait demain?

[Text]

The Chairman: You go to your late show, Mr. Ouellet. And now we have Mr. St-Julien.

Anyway, there are practical problems, Mr. Benjamin. The Minister just got here today, and unless he can tell us at the end of Mr. St-Julien's questioning that he is available another time this week . . . But let us get Mr. St-Julien on.

M. St-Julien: Merci, monsieur le président.

Ma première question concerne le rapport annuel 1984-1985 du ministère. Le ministère voudra sans doute me faire parvenir une réponse écrite à ce sujet. A la page 5 du rapport, il est question des programmes d'aide financière aux aéroports. Ma circonscription d'Abitibi est l'une des plus grandes au Canada, et il y a 31 aéroports municipaux, provinciaux et fédéraux sur son territoire. J'aimerais obtenir le budget de 1984-1985 de ces aéroports. Depuis, 25 millions de dollars ont été consacrés à l'établissement et à la réfection d'aéroports. J'aimerais donc que votre ministère me fasse parvenir un rapport sur tous les aéroports de l'Abitibi-Témiscamingue, tant les aéroports cris et inuits que ceux du sud de la région.

Deuxièmement, j'ai ici un exposé de la problématique du CN en Abitibi-Témiscamingue. L'Abitibi-Témiscamingue est une région dont l'économie est essentiellement basée sur l'exploitation des richesses naturelles. Ce sont d'ailleurs la recherche et la mise en valeur de ces richesses qui ont été les principaux moteurs du développement de notre région. Comme nos richesses naturelles ne sont à peu près pas transformées sur place, il faut pouvoir compter sur des réseaux de transport dynamiques et concurrentiels afin de les acheminer vers les usines de transformation du Québec, du reste du Canada ou des États-Unis d'Amérique.

Historiquement, le réseau hydrographique et le rail furent les premières voies d'accès et de développement de l'Abitibi-Témiscamingue. Il suffit de songer au Témiscamingue dans le premier cas et à l'axe Senneterre-La Sarre-Cochrane dans le second. Le chemin de fer a donc joué un rôle primordial dans la distribution géographique des premiers arrivants. De plus, monsieur le ministre, les nombreux embranchements construits pour permettre l'accès à de nouveaux sites miniers ou forestiers ont accru l'importance du transport ferroviaire comme agent de développement économique. Il était désormais possible d'aller chercher les ressources là où elles se trouvaient et de les expédier vers les usines du Sud à un coût avantageux.

Nos industriels et le CN y trouvaient leur compte, semble-t-il. Cependant, les règles du jeu ont changé depuis quelques années. En effet, malgré l'augmentation des activités forestières et minières, le CN a sensiblement réduit son parc régional de wagons. Pis encore, l'entretien de nombreux tronçons a été lui aussi réduit, voire abandonné dans certains cas. Il en résulte que l'opération de convois sur ces lignes devient de plus en plus difficile, ce qui entraîne des coûts croissants et éventuellement une ligne déficitaire.

À ce point, une requête pour l'abandon de tronçons ferroviaires peut être présentée à la Commission canadienne des

[Translation]

Le président: Allez donc à votre débat sur la motion d'ajournement, monsieur Ouellet. Je donne maintenant la parole à M. St-Julien.

De toute façon, il y a des problèmes d'ordre pratique, monsieur Benjamin. Le ministre a eu du mal à venir aujourd'hui, et à moins qu'il puisse nous dire à la fin des questions de M. St-Julien qu'il pourra revenir à un autre moment cette semaine . . . Mais donnons maintenant la parole à M. St-Julien.

Mr. St-Julien: Thank you, Mr. Chairman.

My first question relates to the department's 1984-1985 annual report. The department will probably want to send me a written answer to my question. On page 5 of the report, there is a reference to the airport financial assistance program. My riding, Abitibi, is one of the largest in Canada, and has 31 municipal, provincial and federal airports. I would like to get the 1984-1985 budget for these airports. According to the annual report, \$25 million has been committed to assist in establishing or improving airports. I would therefore like your department to send me a report on all the airports in Abitibi-Témiscamingue—both those in the south and the Cree and Inuit airports as well.

My second question concerns the CN situation in the Abitibi-Témiscamingue region. Our region's economy is based mainly on the development of natural resources. In fact, the chief catalysts of development in our region have been research on and development of our natural resources. Since there is almost no processing of our natural resources done in the region, we need dynamic, competitive transportation systems to ship our resources to processing plants elsewhere in Quebec, Canada or the United States.

Throughout the history of our region, the water and rail transportation systems were the main means of access and development. We need only think of the Témiscamingue region to realize the importance of water transportation, and of the Senneterre-La Sarre-Cochrane corridor to see the importance of rail transportation. In other words, the railway has played a key role in the geographic distribution of the first settlers. Moreover, Mr. Minister, the many branch lines built to provide access to new mining or forestry sites increased the importance of rail transport as an instrument of economic development. It became possible to ship resources from their point of origin to plants in the south for a reasonable cost.

Apparently, both our industrialists and CN were satisfied with the arrangement. However, the rules of the game have changed in recent years. Despite the increase in mining and forestry activities, CN has cut back considerably its regional fleet. What is worse, maintenance work on many sections has been cut back or even eliminated. As a result, it is becoming increasingly difficult to run trains on these lines, costs are increasing, and eventually the line operates at a loss.

At this point, an application for the abandonment of rail sections can be submitted to the Canadian Transport Commis-

[Texte]

transports, laquelle prendra la demande en délibéré et tranchera la question. Pour sa part, le CN justifie ses décisions en affirmant que les tronçons où il réduit ses services ne sont pas rentables. Cet énoncé est surprenant quand on sait qu'une enquête menée par le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, l'été dernier, auprès de nombreux industriels forestiers a clairement démontré que ces derniers sont insatisfaits du service actuel du CN. Qui plus est, nombreux sont ceux qui affirment que si plus de wagons étaient disponibles, ils augmenteraient le volume de leurs expéditions par chemin de fer. Les versions du CN et des industriels semblent donc contradictoires.

• 1805

La version des industriels ne serait cependant pas crédible si le CN n'avait pas un motif sérieux pour miner la rentabilité de son réseau en Abitibi-Témiscamingue. Ce motif pourrait bien être la déréglementation prochaine du transport ferroviaire au Canada. En vertu de cette déréglementation, le Canadien National aura à faire face à d'autres transporteurs ferroviaires canadiens et américains qui tenteront de s'approprier une partie du trafic éminemment rentable de l'axe Montréal-Winnipeg. Il en sera de même pour le transport céréalier de l'Ouest vers Thunder Bay. On peut donc soupçonner le CN de se préparer à cette déréglementation en concentrant ses ressources, c'est-à-dire ses effectifs et le matériel, sur cet axe, afin d'être en mesure de rivaliser avec ses futurs concurrents.

Cette hypothèse est plausible, mais difficilement vérifiable. La seule façon d'empêcher l'exode du chemin de fer vers l'extérieur de la région est donc de prouver hors de tout doute que le réseau ferroviaire actuel est rentable s'il est administré avec rigueur et si les efforts pour améliorer les services offerts se conjuguent avec l'entretien adéquat des infrastructures et des équipements.

Pour ce faire, le CRDAT, de concert avec certains élus municipaux, l'Association des manufacturiers de bois de sciage de la région, l'Association des mines et métaux du Québec et les syndicats des employés du CN, a mis sur pied un groupe de travail sur l'avenir du transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue. Le premier mandat de ce comité est de s'adjoindre un groupe d'experts-conseils qui produira, dans les semaines qui viennent, un rapport exhaustif sur le potentiel ferroviaire de la région, sur les perspectives d'avenir et sur sa rentabilité. Le groupe conseil devra aussi évaluer l'impact de l'abandon éventuel du transport ferroviaire sur les autres modes de transport—route, air—et voir si les infrastructures existantes peuvent supporter le trafic supplémentaire que cette situation entraînera.

J'ai deux questions, monsieur le président. La première concerne une note de service du 25 septembre 1986 écrite par M. Langlois:

Tout effort pour attirer de nouveaux trafics sur ces tronçons devra être abandonné immédiatement.

Il parle de tronçons en Abitibi-Témiscamingue. Il dit à la fin de la lettre:

[Traduction]

sion, which studies the request and makes a decision. CN, for its part, justifies its decisions by saying that the sections on which it is cutting back services are not making a profit. The statement is surprising in light of a study conducted last summer by the *Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue* (Abitibi-Témiscamingue Regional Development Council) in which a number of forestry industrialists clearly stated that they were dissatisfied with CN's present service. Furthermore, many said that if there were more cars available, they would increase their shipments by rail. There seems to be a contradiction between CN's story and that of the forestry people consulted.

However, the latter's version would not be credible if the CN did not have a serious reason for undermining the profitability of its rail network in the Abitibi-Témiscamingue region. The reason could very well be that rail transportation in Canada is about to be deregulated. Under deregulation, Canadian National would have to face other Canadian and American rail carriers that will be trying to obtain part of the very profitable business on the Montreal-Winnipeg corridor. The same is true of grain transportation from the west to Thunder Bay. There are therefore grounds for suspecting that CN is preparing for deregulation by concentrating its resources, both human and material, in the corridor, so as to better compete in the future.

Although this is a plausible hypothesis, it is difficult to verify. The only way of preventing the loss of rail services in the region is to prove beyond any doubt that the present rail network is profitable if it is administered tightly and if efforts to improve services are combined with proper maintenance of infrastructure and equipment.

In order to achieve this objective, the CRDAT, together with some elected municipal officials, the region's *Association des manufacturiers de bois de sciage* (Association of Saw Wood Manufacturers), the *l'Association des mines et métaux du Québec* (Quebec Mine and Metals Association) and CN unions and employees, has set up a task force on the future of rail transport in the Abitibi-Témiscamingue region. The group's first task is to appoint a group of consultants to prepare, in the weeks ahead, an exhaustive report on the potential of the rail network in the region, its future outlook and its profitability. The consultants will also be evaluating the impact of the possible abandonment of rail transportation on other modes, such as highways and air, to determine whether the existing infrastructure can absorb the extra traffic that would result.

I have two questions, Mr. Chairman. The first concerns a memorandum of September 25, 1986, written by Mr. Langlois:

Any effort to attract new traffic on these sections is to be abandoned immediately.

He is referring to sections in the Abitibi-Témiscamingue region. At the end of his letter he says:

[Text]

Dans l'intervalle, je vous demanderai de traiter ceci avec discrétion.

Monsieur le ministre, ce qui est important pour nous, en Abitibi, c'est d'obtenir un moratoire sur les mises à pied du CN, ceci à cause de cette note de service du CN du 25 septembre 1986.

Deuxièmement, je vous demande de débloquent des fonds pour effectuer une étude sur le réseau ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue de la même façon que vous avez débloquent des fonds pour un contrat de 400,000\$ accordé à la Côte-Nord dans le cadre de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports.

Pour terminer, plusieurs industriels de notre région disent que si une étude était effectuée, on pourrait dire au CN que ses opérations en Abitibi-Témiscamingue sont rentables. La compagnie Forpan expédie près de 2,000 wagons par année et donne au CN un chiffre d'affaires d'environ 3 millions de dollars par année. Pour Forpan, le chemin de fer est un outil stratégique et primordial pour écouler sa production au Canada et aux États-Unis. L'abandon du tronçon Val-d'Or—Senneterre nous causerait un préjudice inacceptable et compromettrait sérieusement les activités et la rentabilité de l'entreprise ainsi que son développement futur.

Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre des Transports s'il est possible d'obtenir de l'argent pour effectuer cette étude en Abitibi-Témiscamingue.

The Chairman: Mr. Minister, Mr. St-Julien had two statements of concern about the situation in his riding, which are on the record. He asked a question at first about budgetary figures, which I think you could give by letter to the committee or to Mr. St-Julien, as I understood the first question. After the statements, he asked you the precise question that he just asked about moneys available for a feasibility study, and I wonder if you could direct your mind to that because the time of this committee is almost up.

• 1810

I do not want to hoodwink any members. The Minister fitted this two-hour period into a very busy schedule, and we do not want to overdo it this time because obviously we are going to have to have the Minister back early in the new year.

Mr. Crosbie: On the point of the study, I would have to check and see if we have any moneys available. The other studies mentioned may have been financed under ERDA or a transportation agreement, but in any event we will check and see what we can do. I can understand the hon. member's concern about his riding and the economic concerns of the people there.

On his first point—this is about CN Rail abandoning branch lines or whatever—I think it is widely recognized that both railways find that the bulk of their traffic revenue relates to less than a third of their trackage. They are both anxious to abandon a considerable amount of their trackage—particularly in branch lines they do not make any revenue—but they

[Translation]

In the meantime, I would ask you to treat this with discretion.

The important thing for us, the people of Abitibi, Mr. Minister, is to have a moratorium on layoffs at CN as a result of the CN memo dated September 25, 1986.

Secondly, I would ask you to provide the funding necessary for a study on the rail network in the Abitibi-Témiscamingue region, as you did in granting a \$400,000 contract to the northshore under a Canada-Quebec subsidiary agreement on transportation development.

In conclusion, a number of businessmen in our region say that if such a study were carried out, people could tell CN that its operations in our region are profitable. FORPAN uses close to 2,000 cars for its shipments each year, and accounts for \$3 million annually in revenue for CN. FORPAN uses the railway as a strategic and key tool for sending its products to Canada and the United States. If the Val-d'Or-Senneterre section were abandoned, unacceptable damage would be done to the region, and the activities and profitability of the company, as well as its future development, would be seriously jeopardized.

Mr. Chairman, I would like to ask the Minister of Transport whether he can get the money to have such a study done in the Abitibi-Témiscamingue region.

Le président: Monsieur le ministre, M. St-Julien a parlé de deux situations qui l'inquiètent dans sa circonscription; ces remarques sont par ailleurs inscrites au compte rendu. Sa première question portait sur des chiffres du budget. Je crois que vous pourriez répondre par lettre destinée soit au Comité soit à M. St-Julien, si j'ai bien compris la première question. Après ces déclarations, le député vous a posé une question précise au sujet de la possibilité de financer une étude de rentabilité. Je vous demande de répondre à la question, car il ne nous reste pas beaucoup de temps.

Je ne cherche pas à en imposer. Le ministre a réussi à nous consacrer deux heures dans son horaire très chargé, et nous ne voulons pas exagérer cette fois, car il est évident que nous allons inviter le ministre à reparaître en janvier.

M. Crosbie: Pour ce qui est de l'étude, il faudrait que je vérifie pour savoir s'il y a des fonds de disponibles. Les autres études auxquelles vous avez fait allusion ont peut-être été financées en vertu des ententes sur le développement économique et régional ou d'une entente au sujet des transports. De toute façon, nous allons vérifier pour savoir ce qui peut être fait. Je comprends la préoccupation du député au sujet de sa circonscription et des problèmes économiques de la population.

Au sujet de l'abandon de certains embranchements par le CN, je crois qu'il est généralement reconnu que les deux compagnies de chemins de fer gagnent la plupart de leur revenu grâce à moins d'un tiers de toutes leurs voies. Les deux compagnies tiennent à abandonner des tronçons importants de voie ferrée—surtout dans le cas d'embranchements qui ne

[Texte]

can only do that if they satisfy the CTC, or the new agency that would be set up, that they have met the criteria and that they actually lose on those branch lines. Then, if it is found that these lines are still needed to be in operation, it is up to the government to provide the necessary subsidy.

I think the document you mentioned from CN Rail just exemplifies the fact that the railway companies wish to relieve themselves of the burden of a lot of the trackage they have on which they do not earn revenue or they earn very little. But they cannot do it unless they meet the law.

The Chairman: I guess the first question you will have your officials answer by letter to Mr. St-Julien, as to the breakdown of the budgets for airports.

You have a supplementary—very short, very succinct.

M. St-Julien: Le siège social du CN à Montréal m'a dit que sur ce tronçon de Val-d'Or—Senneterre—Malartic—Noranda, la compagnie faisait des profits de 16.1 millions de dollars, mais n'avait dépensé que 500,000\$ en frais d'administration et d'entretien de la voie. Ce sont les chiffres que le CN m'a donnés, et il veut abandonner ce tronçon.

Je trouve très bizarres les réponses du ministre Crosbie. Si ce sont les réponses que les fonctionnaires lui chuchotent en arrière, c'est encore plus bizarre. Je vous demande d'étudier ces questions. Le CN nous a donné les réponses: il nous a dit qu'il faisait beaucoup d'argent sur ces parcours. Ces gestes du CN sont vraiment pénibles pour l'Abitibi-Témiscamingue. C'est dégradant! Nous étions bien plus fiers du CN quand nous étions jeunes. Merci.

The Chairman: A supplementary, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes, on what our colleague has just raised. I took over to the Minister a copy of an internal CNR memorandum. In their efforts to abandon a branch line, to abandon 1,000 miles of track in the Laurentian region, the instruction went out to all the managers—freight, traffic, and sales managers—to cease soliciting any business.

Is the Minister going to countenance that kind of activity by CN so they can abandon a line in my colleague's riding or any other part of the country—to quit soliciting business in order to justify the abandonment of the rail line?

The Chairman: You have given notice to the Minister of that, but, to be fair, Mr. Benjamin—and you are fair—you put that very direct question—

Mr. Benjamin: Well, I gave him a copy of it.

[Traduction]

produisent pas de revenu. Cependant, cela n'est possible que si elles démontrent à la Commission canadienne des transports, ou à toute nouvelle agence qui serait créée, qu'elles ont respecté les critères et qu'elles accusent réellement une perte sur ces embranchements. Si on trouve par la suite qu'il faut continuer à exploiter ces lignes, c'est au gouvernement de donner la subvention nécessaire pour ce faire.

A mon avis, le document du CN Rail auquel vous avez fait allusion ne fait que démontrer le fait que les compagnies de chemin de fer veulent se débarrasser du fardeau de beaucoup de voies ferrées où elles gagnent très peu ou rien du tout. Cependant, les compagnies ne peuvent pas abandonner des lignes sans respecter les dispositions de la loi.

Le président: Je suppose que vous allez demander à vos fonctionnaires de répondre par écrit à la question posée par M. St-Julien au sujet de la ventilation des budgets pour les aéroports.

Vous avez une question supplémentaire à poser. Je vous demande d'être très bref.

Mr. St-Julien: I was told by the CN head office in Montreal that the Val-d'Or—Senneterre—Malartic—Noranda section accounted for \$16.1 million in profits, and that the administrative and maintenance costs for the track were only \$500,000. CN gave me these figures, and yet it wants to abandon this section of the line.

I found Mr. Crosbie's answers very strange. If his officials are prompting him, I find the answers even stranger. I would ask you to look into these matters. CN has given answers that indicate that it is making lots of money on these routes. The steps CN is taking are really hard on the Abitibi-Témiscamingue region. We find it degrading. We were much happier with the CN when we were young. Thank you.

Le président: Une question supplémentaire, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui, elle porte sur la question que vient de soulever notre collègue. J'ai donné au ministre un exemplaire de la note de service interne du CN. En essayant d'abandonner un embranchement, c'est-à-dire d'abandonner 1,000 milles de voie dans la région des Laurentides, on a dit à tous les gestionnaires—ceux qui sont responsables du fret, du trafic et des ventes—de ne plus chercher des contrats.

Le ministre va-t-il approuver ce genre d'activité de la part du CN, afin que la compagnie puisse abandonner une ligne dans la circonscription de mon collègue ou dans toute autre région du pays? Va-t-il accepter que le CN dise à ses gestionnaires de ne plus chercher des contrats afin de justifier l'abandon de la ligne?

Le président: Vous avez donné un exemplaire de la note de service au ministre. Cependant, afin d'être juste, monsieur Benjamin—et vous êtes juste—vous avez posé une question très directe...

M. Benjamin: Eh bien, je lui ai donné un exemplaire de la note de service en question.

[Text]

The Chairman: Mr. St-Julien has also raised questions with Dr. LeClair, and that is why he was more than permitted to have an extended period here, even late in the day. But, in the questions you put to Dr. LeClair—and I do not know if he has had a chance to get back to you yet—you showed him the memo; he was a little vague about some of the answers, but he said it certainly was not CN policy.

Mr. Benjamin: I gave a copy to the Minister.

The Chairman: You have given a copy to let the Minister look at it, because Dr. LeClair said it was not CN policy, even though there might have been an inter-office memo from officials within the CN organization, to put the matter in proper perspective.

I know the Minister has several other important meetings right now. Some other members do too. There is no other opportunity in this last week before Christmas, for a multitude of reasons, to meet again.

• 1815

So when this gavel rings, we will ring down the curtain on the Transport Committee for the year 1986. Therefore I want thank the members. We will have a steering committee meeting before the week is over to plan the first several weeks of 1987, and I know one of the items of business will be a return of the Minister when we will be able to have a longer time at it.

Mr. Minister, thank you for fitting us into your interesting schedule. I know the next time we will have even more penetrating questions.

The meeting stands adjourned until next year.

[Translation]

Le président: M. St-Julien a déjà posé des questions à M. LeClair, et c'est la raison pour laquelle je lui ai accordé plus de temps aujourd'hui, même s'il est déjà très tard. Vous avez montré la même note de service à M. LeClair quand vous lui avez posé des questions—et je ne sais pas s'il vous a répondu ou pas. Certaines de ses réponses étaient un peu vagues, mais il a dit clairement qu'il ne s'agissait pas de la politique du CN.

M. Benjamin: J'ai donné une copie de la note de service au ministre.

Le président: Vous lui en avez donné une copie pour que le ministre puisse en prendre connaissance, car M. LeClair a dit qu'il ne s'agissait pas de la politique du CN. C'était peut-être une note de service interne, rédigée par des gestionnaires du CN. Je dis cela pour bien remettre les choses dans leur contexte.

Je sais que le ministre a plusieurs autres réunions importantes maintenant. Certains autres députés sont dans le même cas. Puisque c'est la semaine avant Noël, il ne sera pas possible, pour toutes sortes de raisons, de convoquer une autre réunion.

Le dernier coup de mon marteau marquera la fin des séances du Comité des transports pour l'année 1986. Je tiens donc à remercier les membres du Comité. Nous aurons une réunion du comité directeur avant la fin de la semaine pour planifier les premières semaines de travail de 1987. Je sais que l'une des questions à l'ordre du jour sera une nouvelle comparaison plus longue du ministre.

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir trouvé du temps pour nous dans votre horaire très chargé. Je sais que la prochaine fois les questions seront encore plus perspicaces.

La séance est levée jusqu'à l'année prochaine.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

Ramsey Withers, Deputy Minister;
Claude Lafrance, Assistant Deputy Minister, Aviation.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Ramsey Withers, sous-ministre;
Claude Lafrance, sous-ministre adjoint, Aviation.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Tuesday, January 20, 1987

Le mardi 20 janvier 1987

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Annual Report 1985 of Canada Ports Corporation

Rapport annuel 1985 de la Société canadienne des ports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-Third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JANUARY 20, 1987

(8)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:38 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Acting Members present: Jim Fulton for Les Benjamin, Ross Belsher for Vincent Dantzer, Mel Gass for Gordon Taylor.

Other Members present: Robert A. Corbett, Howard E. Crosby.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Witness: Jacques Auger, former President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation.

The Committee proceeded to consider its future business.

It was agreed,—

1.—That the Committee hold hearings during the weeks of January 19 and 26, 1987 to consider the Annual Report 1985 of Canada Ports Corporation;

2.—That the Chairman be authorized to instruct committee staff concerning witnesses to be invited to appear on this Order of Reference, beginning with the Chairman and the President of Canada Ports Corporation, and continuing thereafter subject to the approval of the Committee.

At 10:58 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:05 o'clock a.m., the sitting resumed in public session.

The Committee proceeded to consider its Order of Reference dated Tuesday, May 13, 1986 relating to the Reports of the Canada Ports Corporation, Halifax Port Corporation, Montreal Port Corporation, Prince Rupert Port Corporation, Quebec Port Corporation, St. John's Port Corporation and Vancouver Port Corporation, together with the Auditors Reports, for the year 1985 (Sessional Paper No. 331-1/154A).

The witness made a statement and answered questions.

At 12:30 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

(9)

The Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 20 JANVIER 1987

(8)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 9 h 38, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Membres suppléants présents: Jim Fulton remplace Les Benjamin; Ross Belsher remplace Vincent Dantzer; Mel Gass remplace Gordon Taylor.

Autres députés présents: Robert A. Corbett, Howard E. Crosby.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoin: Jacques Auger, ancien président-directeur général, Société canadienne des ports.

Le Comité entreprend de déterminer ses futurs travaux.

Il est convenu,—

1.—Que le Comité tienne des séances au cours des semaines des 19 et 26 janvier 1987, pour étudier le rapport annuel 1985 de la Société canadienne des ports.

2.—Que le président soit autorisé à donner des instructions au personnel du Comité au sujet des témoins qu'il y a lieu d'inviter à comparaître relativement au présent ordre de renvoi, à commencer par le président et le vice-président de la Société canadienne des ports, et ainsi de suite, sous réserve de l'approbation du Comité.

A 10 h 58, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 05, le Comité reprend la séance, mais publique, cette fois.

Le Comité procède à l'étude de son ordre de renvoi du mardi 13 mai 1986 relatif aux rapports de la Société canadienne des ports, de la Société du port de Halifax, de la Société du port de Montréal, de la Société du port de Prince Rupert, de la Société du port de Québec, de la Société de Saint-Jean et de la Société du port de Vancouver; et il procède à l'étude de son ordre de renvoi relatif aux rapports des vérificateurs portant sur 1985 (Document parlementaire n° 331-1/154A).

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 12 h 30, le Comité interrompt les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(9)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 38, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Members of the Committee present: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Acting Member present: Jim Fulton for Les Benjamin.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Witnesses: Don Morrison, former Vice-President Operations, Canada Ports Corporation. Peter Meyboom, formerly Special Advisor for Treasury Board to National Harbours Board and Canada Ports Corporation.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Tuesday, May 13, 1986 relating to the Reports of the Canada Ports Corporation, Halifax Port Corporation, Montreal Port Corporation, Prince Rupert Port Corporation, Quebec Port Corporation, St. John's Port Corporation and Vancouver Port Corporation, together with the Auditors Reports, for the year 1985 (Sessional Paper No. 331-1/154A). (*See Minutes of Proceedings of earlier this day*).

In turn, each witness made a statement and answered questions.

At 5:05 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

Membres du Comité présents: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Autre député présent: Jim Fulton remplace Les Benjamin.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: Don Morrison, ancien vice-président, Société canadienne des ports. Peter Meyboom, ancien conseiller spécial du Conseil du Trésor auprès de la Société canadienne des ports.

Le Comité procède à l'étude de son ordre de renvoi du mardi 13 mai 1986 relatif aux rapports de la Société canadienne des ports, de la Société du port de Halifax, de la Société du port de Montréal, de la Société du port de Prince Rupert, de la Société du port de Québec, de la Société du port de Saint-Jean et de la Société du port de Vancouver; et il procède à l'étude de son ordre de renvoi relatif aux rapports des vérificateurs portant sur 1985 (Document parlementaire n° 331-1/154A). (*Voir Procès-verbal rédigé plus tôt dans la journée*).

Chaque témoin y va de sa déclaration et répond aux questions.

A 17 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, January 20, 1987

• 1103

The Chairman: Committee colleagues, we are meeting now as a committee, having concluded our in camera session. We are here on the reference of the annual report, 1985, of the Canada Ports Corporation. We have with us Mr. Jacques Auger, who was with the National Harbours Board and also in the transition phase between the harbours board and the ports corporation.

Without any further ado, Mr. Auger, we are glad to welcome you on Ports Canada, which really has not been reviewed by the transportation committee since the creation of the ports corporation about three years ago. The committee feels it is a very worthwhile study to see where we came from and where we are going. I know you do not have a statement, but I would like you just to describe yourself and what you are doing now, and what you did initially for the harbours board, and then I think you were the first Chairman of the Canada Ports Corporation, or President or whatever. Then we will throw it open to questions.

• 1105

Mr. Jacques Auger (Former President, Canada Ports Corporation): Thank you very much, Mr. Chairman.

Just a few facts first. I joined the National Harbours Board, which was the predecessor to Canada Ports Corporation, in 1978 as what was then called the executive director, which was basically the assistant to the then chairman, who was also the chief executive officer.

The Chairman: Mr. Franche?

Mr. Auger: Mr. Franche. It was basically a job of running the corporate services at headquarters at that time.

A little later I was appointed to the National Harbours Board as the vice-chairman of the board. The board at that time was composed of four people. It was more or less some kind of an executive board, although the president was basically, as I said, the chief executive officer. I held a number of positions in the corporation on top of being the vice-chairman of the board, which ranged from vice-president of corporate affairs to senior vice-president. When Mr. Franche left as the chairman in 1982, I was appointed the acting chairman of the National Harbours Board. Like you alluded to, Mr. Chairman, I was also appointed a little later, on February 24, 1983, the first president and chief executive officer of the newly created Canada Ports Corporation.

At that time the corporation came under the chairmanship of Mr. Glenn McPherson, who was heading a board of 17 people altogether. A little later, on November 29, 1984, Mr.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 20 janvier 1987

Le président: Mes chers collègues, nous nous réunissons maintenant en tant que comité, ayant achevé notre séance à huis clos. Nous avons pour renvoi le rapport annuel 1985 de la Société canadienne des ports. Nous accueillons parmi nous M. Jacques Auger, qui travaillait au Conseil des ports nationaux et qui a participé à la transition entre le Conseil des ports et la Société des ports.

Sans plus de cérémonie, monsieur Auger, il nous fait plaisir de vous accueillir comme témoin au sujet de Ports Canada, que le Comité des transports n'a en fait pas examiné depuis la création de la Société il y a environ trois ans. Le Comité estime qu'il est très important d'examiner le cheminement antérieur et l'évolution envisagée. Je ne sais pas si vous avez préparé une déclaration, mais j'aimerais que vous nous donniez vos coordonnées et que vous nous expliquiez vos fonctions actuelles ainsi que celles que vous exerciez au Conseil des ports nationaux; je pense que vous avez été le premier président ou président du conseil, je ne sais trop, de la Société canadienne des ports. Nous passerons ensuite aux questions.

M. Jacques Auger (ancien président, Société canadienne des ports): Monsieur le président, je vous remercie.

Tout d'abord, permettez-moi de préciser quelques faits. Je suis arrivé au Conseil des ports nationaux, qui a précédé la Société canadienne des ports, en 1978, comme directeur général, ainsi que le poste s'appelait à l'époque, et qui était en fait un poste d'adjoint au président, qui était aussi le directeur général.

Le président: Monsieur Franche?

M. Auger: Monsieur Franche. Mes fonctions consistaient fondamentalement à assurer les services généraux à l'administration centrale.

Un peu plus tard, j'ai été nommé vice-président du Conseil des ports nationaux. À l'époque, le conseil comprenait quatre membres. Il s'agissait en quelque sorte d'un conseil exécutif, mais le président, comme je l'ai dit, était essentiellement un directeur général. En plus d'être vice-président du conseil d'administration, j'ai occupé plusieurs postes au sein de la Société, dont ceux de vice-président des Services de la Société et de vice-président principal. Lorsque M. Franche a quitté son poste de président, en 1982, j'ai été nommé président intérimaire du Conseil des ports nationaux. Comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, j'ai aussi été nommé un peu plus tard, soit le 24 février 1983, premier président et directeur général de la nouvelle Société canadienne des ports.

À l'époque, le président du conseil était M. Glenn McPherson, qui dirigeait un conseil composé en tout de 17 personnes. Le 29 novembre 1984, M. McPherson a été remplacé par

[Text]

McPherson was replaced by the Hon. Ron Huntington as the chairman of the board.

I stayed in the presidency of the corporation until March 7, 1985, when I resigned with the intention of joining what I called at the time the private sector side of business—maybe starting my own company, maybe joining another one. About two or three months after having left the Canada Ports Corporation I joined an engineering firm, which is certainly well known around here, called Lavalin Engineering as the head of their transportation division. I am still doing that.

The Chairman: So your present capacity is head of the transportation for Lavalin Engineering firm?

Mr. Auger: Head of a corporation called Lavalin Transport Inc., which is the transportation division of Lavalin.

The Chairman: And when the northeast coal project started you were the executive vice-president of the Harbours Board, so you are pretty familiar with what consultations and deliberations occurred at that time?

Mr. Auger: At the time the negotiations went on and until a deal was struck with Fednav Limited, I occupied a number of positions. One of them was vice-president of corporate affairs, which was basically trying to run the corporate headquarters of the corporation. That was until about 1981, when I became senior vice-president of the corporation. But all that time I was the vice-chairman of the corporation. So I was involved—not necessarily running the show, but involved in it.

As a matter of fact, I have a little list here of compositions of the board—because it changed as time evolved, of course—and also the main officers of the corporation all through the period from 1979 to the time I resigned. I do not know if that would be useful to the committee, but I am prepared to table it if you want.

The Chairman: Yes, that would be helpful.

I am going to throw it open to questions because we hope your involvement is such that you will be able to tell the story so we do not have to have a lot of individual witnesses that can tell us pieces of the story. But we will see how we go from here.

Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Mr. Chairman, one of the first things perhaps is that if the clerk could contact my office there is a series of Ridley Terminals Inc. documents that I think would be useful to be circulated to the members. There is a copy there. I am sure someone could bring it over, have it copied, and circulate it to the committee members, because I believe there is some useful information in it.

[Translation]

l'honorable Ron Huntington au poste de président du conseil d'administration.

Je suis demeuré président de la Société jusqu'au 7 mars 1985, lorsque j'ai démissionné dans l'intention de m'orienter vers le secteur privé, soit en lançant ma propre société soit en me joignant à une société déjà existante. Deux ou trois mois après mon départ de la Société canadienne des ports, je suis entré au service d'une société d'ingénierie qui est certes bien connue, la Lavalin, à titre de chef de la division des transports. C'est le poste que j'occupe actuellement.

Le président: À l'heure actuelle, donc, vous êtes chef des transports pour Lavalin?

M. Auger: Je suis chef d'une société appelée Lavalin Transport Inc., qui est en fait la division des transports de Lavalin.

Le président: Et lorsque le projet de charbon dans le nord-est a commencé, vous étiez vice-président exécutif du Conseil des ports nationaux, ce qui veut dire que vous connaissez assez bien les consultations et délibérations qui se sont déroulées à cette époque?

M. Auger: Pendant le déroulement des négociations et jusqu'à la conclusion d'un marché avec la *Fednav Limited*, j'ai occupé plusieurs postes, dont celui de vice-président aux Services de la Société, qui consistait surtout en l'administration des services de la Société à l'administration centrale. J'ai occupé ce poste jusque vers 1981, c'est-à-dire jusqu'à ce que je sois nommé vice-président principal de la Société. Pendant toute cette période, j'étais aussi vice-président du conseil d'administration de la Société. C'est donc dire que je participais à sa bonne marche, même si ce n'était pas moi qui dirigeait tout.

En fait, j'ai devant moi une petite liste des diverses compositions du conseil d'administration, qui a évidemment changé au fil des ans—ainsi que des principaux dirigeants de la Société de 1979 jusqu'au moment où j'ai démissionné. Je ne sais pas si cela peut être utile au Comité, mais je suis disposé à déposer ce document si vous le voulez.

Le président: Oui, cela nous serait utile.

Nous allons maintenant passer aux questions parce que nous espérons que votre participation était telle que vous pourriez nous brosser un tableau complet de la situation, qui nous empêchera de faire appel à plusieurs témoins qui ne nous en rendraient que des bribes. Mais nous verrons comment cela évolue.

Monsieur Fulton.

M. Fulton: Monsieur le président, tout d'abord, si le greffier pouvait communiquer avec mon bureau; j'ai une série de documents de la *Ridley Terminals Inc.* qu'il serait utile, je crois, de distribuer aux membres. J'en ai là une copie. Je suis sûr que quelqu'un pourrait l'apporter, la faire photocopier et la distribuer aux membres du Comité. Je crois en effet que ces documents renferment des renseignements utiles.

[Texte]

[Traduction]

• 1110

Welcome, Mr. Auger. As you probably know, I represent Prince Rupert, the Skeena constituency, and so I have considerable interest in the possible implications of the financial structure of RTI. I would like you to explain to the committee your involvement and the concerns you had over time regarding the positioning of Fednav, in terms of the fact they had \$23 million in preferred shares and the benefits that are tending to accrue over time, which as of September 1985 was \$39 million; September 1986, \$49 million; by mid-1990 it would be \$106 million, and by 2002 it would cost \$1 billion for CPC to buy out Fednav's participation in it.

I noticed in a letter you sent January 29, 1985, to Mr. Walsh in the Minister of Transport's office that you made some rather strong recommendations as to what you thought the government should do, for a number of reasons. Those being that the pre-incorporation agreement stands for the proposition that Fedcom would, one, have veto power on major issues affecting RTI; two, would have maximum profit; and three, would have no risk. It is submitted that it may be possible to negotiate for a price between Fedcom's initial equity investment and the calculated share price at a particular date in 1985. And also in the present situation the federal government has all the risk but does not control the destiny of the project, as the minority shareholder has an ordinate input on policy decisions.

You sent that at that time. Could you take us back to that period in 1985 as to where you were hoping the financing of the project would go?

Mr. Auger: Mr. Chairman, I wonder if I could ask a question about that letter. As you know, I have been away from that office for two years, and this particular date occurred at a time when there was a bit of turmoil in the top story of the Canada Ports hierarchy. Is that letter signed by me?

Mr. Fulton: Yes.

Mr. Auger: Is it a draft letter?

Mr. Fulton: It says original signed by Jacques Auger.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I appreciate that Mr. Fulton has just offered to get members of the committee copies of the documentation he has. It would be very helpful to all of us if we had a copy of this exchange of correspondence. Is it possible to have it circulated?

Mr. Fulton: It is on its way. It is being done now.

Mr. Auger: If you would allow me, Mr. Chairman, I would like to go into the background of the Ridley Terminals.

Monsieur Auger, je vous souhaite la bienvenue. Comme vous le savez sans doute, je représente Prince Rupert, c'est-à-dire la circonscription de Skeena, et je m'intéresse donc considérablement aux répercussions éventuelles de la structure financière de la RTI. Pourriez-vous expliquer au Comité votre participation et vos préoccupations en ce qui concerne la position de la Fednav, c'est-à-dire en ce qui concerne le fait que cette société avait 23 millions de dollars d'actions privilégiées et des bénéfices qui tendent à augmenter avec le temps et qui, en septembre 1985, s'élevaient à 39 millions de dollars et en septembre 1986 à 49 millions de dollars et qui, au milieu des années 1990, pourraient bien atteindre 106 millions de dollars, de sorte qu'en 2002 il en coûterait un milliard de dollars à la SCP pour acheter la participation de la Fednav.

Je constate que, dans une lettre que vous avez envoyée le 29 janvier 1985 à M. Walsh du cabinet du ministre des Transports, vous avez fait certaines recommandations bien senties au sujet des mesures que le gouvernement, à votre avis, devrait prendre pour une foule de raisons. Parmi celles-ci signalons le fait qu'en vertu de l'accord préalable à la constitution en société Fedcom aurait, premièrement, droit de veto sur les grandes questions touchant la RTI; deuxièmement, qu'elle toucherait les bénéfices maximums; et que troisièmement, elle ne courrait aucun risque. Il est dit dans cette lettre qu'il serait éventuellement possible de négocier un prix entre le capital investi initial de la Fedcom et le prix calculé de l'action à une certaine date en 1985. Il y est par ailleurs signalé que le gouvernement fédéral assume tous les risques sans toutefois avoir la haute main sur le sort du projet parce que l'actionnaire minoritaire participe de façon démesurée à la prise de décisions en matière de politique.

C'est là la lettre que vous avez envoyée à l'époque. Pourriez-vous faire un retour en arrière à cette période, en 1985, et nous dire ce que vous envisagiez sur le plan du financement du projet?

M. Auger: Monsieur le président, permettez-moi de poser une question au sujet de cette lettre. Comme vous le savez, j'ai quitté ce bureau depuis maintenant deux ans, et cela s'est produit à une époque où il y avait un peu de remous aux échelons supérieurs de la hiérarchie de Ports Canada. Est-ce bien moi qui ai signé cette lettre?

M. Fulton: Oui.

M. Auger: S'agit-il d'un projet de lettre?

M. Fulton: Cela dit que l'original a été signé par Jacques Auger.

M. Ouellet: Monsieur le président, M. Fulton vient d'offrir de mettre à la disposition des membres du Comité des copies de cette documentation. Il nous serait à tous très utile d'avoir une copie de cet échange de correspondance. Est-il possible de la faire circuler?

M. Fulton: Cela vient. On s'en occupe.

M. Auger: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais faire état des antécédents de la *Ridley Terminals*.

[Text]

The Chairman: I was hoping that, Mr. Auger. Mr. Fulton is a very interesting and aggressive member of this committee. He got right to 1985, which is just about the time you moved off the scene, and now that is going to be picked up. I was hoping we would go back to the formation of the discussions and the reason why Ridley Terminals is even there, not in too lengthy a way, but to go through some of those proceedings to define the atmosphere and the reasons why there is a Ridley Terminal, and then to bring it up through the ranks of time. As I understand it, there were different negotiations to try to put different deals together. Different things happened to those negotiations and finally Fednav took on the project. I wish you would give us some of that background.

Mr. Auger: I think the first point to make is that Ridley Terminals itself was part of a much bigger deal which was to open up northeast B.C. coal to the export market.

• 1115

It was, if my memory serves me well—and bear with me on that, because I might be off a few millions—about a \$1 billion or more deal, which involved not only the National Harbours Board of the time, which was a very small player in it, but the Province of British Columbia, the Government of Canada, and many departments other than the National Harbours Board, and also another major Crown corporation, the Canadian National Railway. So basically the National Harbours Board of the time was a small player in there.

Before going a little further into it, I would like to mention that although I was involved and I was participating in the top decision-making, I was not the main negotiator of that. I understand you will be having Mr. Morrison appear in front of you later on. He was more involved, I guess. And Mr. Franche was of course the guy at the helm all the time during that time leading up to the conclusion of the deal, and if you call him in, he should be able to give you a continuous story. But I will try to give you the landmarks I remember—

The Chairman: That is right.

Mr. Auger: —so it can help your work.

Basically, it was a deal that was “englobed” in a much bigger deal. It was not necessarily the National Harbours Board that was at the forefront of it. I guess we were one of the players, basically, and that was it.

During the negotiations on the coal deal there were three attempts to try to find a private-sector group, or a private-sector corporation, that would construct and operate the Ridley Terminal; the coal terminal on Ridley Island in Prince Rupert. All of these failed. The last one was with a consortium involving Fednav, and the negotiations with that consortium,

[Translation]

Le président: C'est ce que j'espérais, monsieur Auger. M. Fulton est un membre très intéressant et très dynamique de ce Comité. Il s'est immédiatement arrêté à 1985, c'est-à-dire juste à l'époque où vous avez quitté la société, et l'on va maintenant s'attarder à ce fait. J'espérais que nous allions revenir à l'origine des discussions et à la raison qui explique la présence même de la *Ridley Terminals*, non pas pour y consacrer trop de temps, mais pour revenir sur certaines des délibérations et définir l'ambiance et préciser les raisons qui expliquent l'existence de la *Ridley Terminals*, pour en venir enfin à la situation actuelle. Si je comprends bien, il y a eu différentes négociations en vue d'aboutir à différents marchés. Divers facteurs ont influé sur ces négociations et c'est finalement la Fednav qui a été chargée du projet. J'aimerais bien que vous nous situiez.

M. Auger: Il faut tout d'abord signaler, je crois, que la *Ridley Terminals* s'inscrivait dans une démarche de beaucoup plus grande envergure dont l'objet était de trouver au charbon du nord-est de la Colombie-Britannique des marchés d'exportation.

Si je me souviens bien—et je vous demande votre indulgence parce que je me trompe peut-être de quelques millions—il s'agissait d'un marché d'un milliard de dollars ou plus qui mettait en jeu non seulement le Conseil des ports nationaux de l'époque, qui n'en était en fait qu'un intervenant bien secondaire, mais aussi la province de la Colombie-Britannique, le gouvernement du Canada et beaucoup de ministères autres que le Conseil des ports nationaux ainsi qu'une autre société de la Couronne importante, la Société des chemins de fer nationaux. Bref, le Conseil des ports nationaux de l'époque n'était pas un intervenant très important.

Avant d'aller plus loin, je voudrais signaler que, bien que j'aie participé à ce dossier, je n'ai pas contribué aux grandes décisions, je n'étais pas le négociateur principal. Je crois savoir que M. Morrison témoignera devant vous tout à l'heure. Je pense que sa participation était plus grande que la mienne. Et M. Franche était bien sûr à la barre à cette époque, c'est-à-dire tout au cours de la période qui a abouti à la conclusion du marché, et si vous le convoquez, il devrait pouvoir vous relater tous les faits. Mais je tenterai de vous faire part des plus importants dont je me souviens . . .

Le président: C'est parfait.

M. Auger: . . . pour vous aider dans votre travail.

Il s'agissait essentiellement d'un marché «englobé» dans un marché de bien plus grande envergure. Le Conseil des ports nationaux n'en était pas nécessairement au premier plan. Je suppose que nous étions un des intervenants, et c'est tout.

Au cours des négociations dans le dossier du charbon, trois tentatives ont été faites en vue de trouver un groupe du secteur privé ou une société du secteur privé qui se chargerait de construire et d'exploiter le terminus Ridley, c'est-à-dire le terminus de charbon situé sur l'île de Ridley à Prince Rupert. Mais toutes ces tentatives ont échoué. En dernier lieu, l'on s'est adressé à un consortium auquel participait la Fednav, et les

[Texte]

including, if I remember well, Esso Resources, Gulf, Fednav, and another one which escapes my—

Mr. Fulton: Manalta.

Mr. Auger: Manalta, right—failed, and it was from that point on that the present Ridley Terminal deal evolved.

During these three attempts of course time continued to elapse. We were confronted at the tail end of 1981 with the fact that the Government of Canada, or the coal companies, had undertaken to deliver coal to Japan starting at the beginning of 1984, if my memory serves me well . . . having in front of us a little more than 24 months to deliver what was supposed to be a state-of-the-art coal terminal, one of the most modern anywhere at that time. So time was getting short.

That is one point I wanted to make. Another point is that at that time the coal market was very buoyant; it was very good. It was in the time when oil prices were soaring and coal was . . . not only coking coal, which was the majority of the coal that was supposed to get out, but steaming coal was starting to become a good prospect for the Canadian export of coal.

At the same time, if you remember well also, inflation was galloping and rates of interest were high. They went up to 23% for a little while. But the range of interest rates and the inflation rate also were very high and very difficult to predict. As a matter of fact, most of the guys who tried to predict it were proven wrong in a very short time.

All of that, which influenced the bigger deal, also influenced the negotiations of the National Harbours Board. On top of that, the information needed, what we call normally the “pre-engineering information” needed to build the terminal, was not necessarily at that time freely available, in spite of the fact that only two years were allowed to termination of the terminal.

• 1120

So in looking at the options open to the National Harbours Board, after having failed in three attempts to try to find someone from the outside to do it, looking at the economics, because there was also a limit imposed on the economics, a limit on the charge per tonne the terminal was allowed to ask from the buyers, really—we say from the shippers, but all of that was conditioned on the price the Japanese were prepared to pay for the coal f.o.b. at the port; there was a limit on that—all of that, taken into account, left the National Harbours Board with not too many options. But it left them with one good option: the option of making a deal with Federal Commerce—Fednav—which, first, had been involved in one of the previous deals; and secondly, had invested already in the pre-engineering of the coal terminal, and also had some prior expertise in running terminals. All of that militated in the decision to start negotiations with them and to start finding a

[Traduction]

négociations avec ce consortium se sont déroulées, si je me souviens bien, en présence d'*Esso Resources*, Gulf, Fednav, et une autre entreprise dont je ne me souviens plus . . .

M. Fulton: Manalta.

M. Auger: Manalta, exactement—et ces négociations ont aussi échoué, et c'est à ce moment-là que l'on a commencé à élaborer le plan qui a abouti au marché actuel du terminus Ridley.

Pendant ces trois tentatives, évidemment, le temps passait. À la toute fin de 1981, nous avons pris conscience du fait que le gouvernement du Canada, ou les sociétés de charbon, avait entrepris de livrer du charbon au Japon à compter du début de 1984, si je me souviens bien . . . ce qui voulait dire qu'il ne nous restait qu'un peu plus de 24 mois pour mettre en place ce qui était censé être un terminus de charbon à la fine pointe de la technologie, un des terrains les plus modernes de l'époque. Le temps commençait donc à nous manquer.

C'est là un point que je tiens à faire valoir. De plus, à l'époque, le marché du charbon était très ferme, très vigoureux. C'était à l'époque où le prix du pétrole montait en flèche et le charbon, non pas seulement le charbon à coke, c'est-à-dire la principale sorte de charbon qui devait être expédiée, mais aussi le charbon de chauffe commençait à offrir des perspectives intéressantes pour l'exportation.

Mais nous étions aussi à l'époque de l'inflation galopante et les taux d'intérêt étaient très élevés. Pendant une certaine période, ils ont même atteint 23 p. 100. Les taux d'intérêt et d'inflation étaient donc très élevés et aussi très difficiles à prévoir. Comme on a pu le constater très peu de temps après, la plupart de ceux qui ont essayé de les prédire se sont trompés.

Tous ces facteurs, qui ont influé sur le contrat plus général, se sont également répercutés sur les négociations du Conseil des ports nationaux. Par ailleurs, les renseignements nécessaires, c'est-à-dire ce que nous appelons normalement les «renseignements de préusinage» nécessaires à la construction du terminus n'étaient pas toujours faciles à obtenir, même s'il ne restait plus que deux ans pour achever le bâtiment.

Voyons donc les options qui s'offraient au Conseil des ports nationaux. Après avoir tenté à trois reprises de confier le projet à quelqu'un de l'extérieur, compte tenu des contraintes économiques, parce qu'il y avait aussi des contraintes sur ce plan, à savoir une limite quant aux droits par tonne que le terminus pouvait exiger des acheteurs—en fait nous disons des expéditeurs, mais tout cela dépendait du prix que les Japonais étaient disposés à payer pour le charbon FAB au port; il y avait une limite sur ce plan—compte tenu donc de tous ces facteurs, le Conseil des ports nationaux n'avait pas le choix entre tellement de possibilités. Mais il y en avait une qui était bonne, soit de conclure un marché avec la *Federal Commerce*—Fednav—qui, premièrement, avait déjà été partie à un des marchés antérieurs et qui, deuxièmement, avait déjà investi dans le pré-usinage du terminus de charbon et possédait également un certain avoir spécialisé dans le domaine de

[Text]

way to make this terminal happen, to construct it, and then to operate it successfully.

So this deal was struck bearing in mind the environment, bearing in mind the alternatives offered, the options offered to the National Harbours Board, and bearing in mind that the National Harbours Board at the time needed two very essential ingredients. One was the pre-engineering. We did not have any time to go through another season, another year, to try to get these facts. Also, we thought, anyway, and we found that out afterwards in the operation, Fednav were for us a very good partner, in the sense that they had the knowledge about operating bulk terminals.

So the negotiations went on. I guess the government on December 24, 1981 gave approval to the National Harbours Board to enter into the deal we are talking about with Federal Commerce to build and operate the terminal.

The terminal was built within the time constraint and was operational at the time it was supposed to be operational. Mind you, I was very happy about that, because at that time, if it had not been the case, the National Harbours Board would have had to pay \$2 million a month in penalties for not being ready to ship that coal. That was part of the contract.

The Chairman: So it came in within time and within the budget.

Mr. Auger: I think there was about a 2% or 3% difference. But let us say within 5% of budget for a rush and crash project like that I do not think was bad at all. It was very good, as a matter of fact.

I have to say the facts the way they are. Most of that was due to the good team NHB and Fednav made, and more specifically, I guess, due to one individual on the Fednav side, Bruce Garvey, who all the way through led the construction work with Swan Wooster of Vancouver and after that became the Chief Executive Officer of Ridley Terminals and made it work. I guess he is still the Chief Executive Officer, but I am not sure of that.

An awful lot of ink has been used to describe that deal. I still maintain today that in the light of the circumstances, and in the light of the prevailing economic climate of the time, it was not the bad deal that people are talking about. It was the best possible deal under the circumstances.

The Chairman: That is one reason why we are all here, I suppose, amongst other things, but perhaps right there would be a good time to take a pause to see if members have specific questions on what you have said to date.

You spoke of the limit on the charge per tonne. Was that limit agreed upon before you came to a deal?

[Translation]

l'exploitation de terminus. Tous ces facteurs ont milité en faveur du lancement de négociations avec cette entreprise et de la recherche d'une solution en vue de mettre en place ce terminus, de le construire et de l'exploiter de façon fructueuse.

Ce marché a donc été conclu compte tenu du milieu, des solutions de rechange existantes, des possibilités offertes au Conseil des ports nationaux et du fait que celui-ci avait besoin à l'époque de deux éléments bien essentiels. L'un de ceux-ci était le pré-usinage. Nous ne pouvions nous permettre de consacrer une autre saison, une autre année à l'obtention des faits. De plus, nous estimions de toute façon, et cela a été confirmé par la suite, que la Fednav était pour nous un très bon associé puisqu'elle possédait des connaissances au sujet de l'exploitation de terminus de marchandises en vrac.

Les négociations se sont donc poursuivies. Le 24 décembre 1981, je crois, le gouvernement a autorisé le Conseil des ports nationaux à conclure le marché en question avec la *Federal Commerce* en vue de la construction et de l'exploitation du terminus.

Celui-ci a été construit dans les délais prévus et a été mis en service au moment où il le devait. Je m'en suis grandement félicité parce que si cela n'avait pas été le cas, le Conseil des ports nationaux aurait été obligé de payer à l'époque 2 millions de dollars par mois en amendes s'il n'avait pas été prêt à expédier le charbon. Cela était stipulé au contrat.

Le président: Le projet a donc été réalisé dans les délais fixés et selon le budget prévu:

M. Auger: Je pense qu'il y avait un écart de peut-être 2 ou 3 p. 100. Disons un écart de 5 p. 100 par rapport au budget; je pense que pour un projet réalisé à toute vapeur comme celui-ci, cela n'est pas mal. En fait, cela était pas mal bon.

Je dois vous présenter la situation telle qu'elle était. Cette réussite a été due en grande partie au fait que le CPN et Fednav ont constitué une très bonne équipe et plus spécialement, je pense, à une personne de la Fednav, M. Bruce Garvey, qui a dirigé les travaux de construction avec *Swan Wooster* de Vancouver et qui est devenu par la suite le directeur général de la *Ridley Terminals* et en a assuré le succès. Je pense qu'il occupe encore ce poste, mais je n'en suis pas certain.

Ce marché a fait couler beaucoup d'encre. Je persiste à croire que, compte tenu des circonstances et du climat politique qui existait à l'époque, ce marché n'était pas aussi vilain que certaines personnes ont pu le croire. Il s'agissait en fait du meilleur marché possible, compte tenu des circonstances.

Le président: Je suppose que c'est là une des raisons pour lesquelles nous sommes tous ici, entre autres, mais je pense qu'il serait peut-être bon à ce stade-ci de faire une pause pour voir si des membres du Comité ont des questions précises à poser sur ce que vous avez dit jusqu'ici.

Vous avez parlé de la limite imposée sur le droit par tonne. A-t-on convenu de cette limite avant de conclure le marché?

[Texte]

[Traduction]

• 1125

Mr. Auger: I have to be a bit careful here in the sense that most of these specifics are still confined to Cabinet documents which are still privy to the government. I am trying to give you the facts that the National Harbours Board . . . The business of the NHB I do not think is secret in the sense that it is not secret at committee. So I am prepared to give you all the information I have.

On the other hand, there are some of these that were what I would call "direction"—let us say "requests"; it is a much better word—from the government, and it was normal. I am not saying there was anything abnormal. The government was looking at the global picture, and from an export point of view they had a number they were trying to arrive at, because not only Canada was trying to ship coal to Japan at that time.

The Chairman: Was any one person assigned to be the requester or give the direction? I just wonder in terms of the potential witnesses we have. A name comes to my mind, but in your mind was there one person from the Government of Canada who was involved in this who was the director or requester that things be done?

Mr. Auger: The Minister of State for Economic Development I think was the guy piloting the project at that time.

The Chairman: And who was the official?

Mr. Auger: Oh boy! There were several officials. The deputy minister at the time I think was Gordon Osbaldeston for a little while.

The Chairman: And did Gordon Osbaldeston assign Dr. Peter Meyboom to be involved?

Mr. Auger: Peter was involved, but I do not know if it was at that time. I would have to go back to my notes and try to find that out because there were so many guys involved at that time it is difficult.

But if you go back into who was the deputy minister at the time he would tell you who was the individual most active in that.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Mr. Auger, would you give us some idea as to why, or some of the problems that cropped up in that original consortium that was being put together of the Gulf, Manalta, Esso? One of the early things was why that did not fly. I think it could lead up to this. You have mentioned it already.

Mr. Auger: I think there were several reasons for that, one of which was the fact that Gulf, Esso, and even Manalta, I imagine, were possible competitors to Teck and Quintette. There is no doubt that the deal was not only between us and that group. It had to be sanctioned and accepted by the shippers, which were basically two, Teck Corporation and Quintette Co. Ltd., which was basically Denison Mines Limited and a bunch of other people. Mr. Frame, of Denison, was the major player there.

M. Auger: Je dois faire un peu attention parce que la plupart de ces détails se trouvent encore dans des documents du Cabinet que le gouvernement estime confidentiels. J'essaie de vous montrer que le Conseil des ports nationaux . . . Les activités du CPN ne sont pas secrètes, je crois, puisqu'elles peuvent être divulguées au Comité. Je suis donc disposé à vous faire part de toutes les données dont je dispose.

Par contre, il s'est agi dans certains cas de ce que j'appellerais des «directives» ou plutôt des «demandes» de la part du gouvernement, et cela était tout à fait normal. Je ne dis pas qu'il y avait quoi que ce soit d'anormal. Le gouvernement voyait l'ensemble de la situation et, en ce qui concerne les exportations, il visait un objectif puisque le Canada n'était pas le seul pays qui essayait à l'époque d'expédier du charbon au Japon.

Le président: Est-ce qu'une personne en particulier a été chargée d'être le requérant ou de donner des directives? Je vous demande cela tout simplement parce que je songe à nos témoins éventuels. Un nom me vient à l'esprit, mais est-ce que, selon vous, une personne représentant le gouvernement du Canada était chargée de donner des directives ou de présenter des demandes?

M. Auger: Je pense que c'est le ministre d'État au Développement économique qui pilotait le projet à l'époque.

Le président: Et qui était le haut fonctionnaire responsable?

M. Auger: Oh là là! Il y avait plusieurs hauts fonctionnaires. Je pense que le sous-ministre, à l'époque était Gordon Osbaldeston, du moins pendant un certain temps.

Le président: Et est-ce que Gordon Osbaldeston a chargé M. Peter Meyboom d'intervenir?

M. Auger: Peter est intervenu, mais je ne sais pas si c'était à cette époque-là. Il me faudrait revoir mes notes pour tenter de le découvrir parce qu'il y avait tant d'intervenants à l'époque qu'il m'est difficile de m'en souvenir.

Mais si vous demandez à celui qui était sous-ministre à l'époque, il pourrait vous dire qui était le principal intervenant dans ce dossier.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Monsieur Auger, pouvez-vous nous donner une idée des problèmes qui se sont posés dans le consortium initial constitué de Gulf, Manalta et Esso? Pourquoi leur démarche n'a-t-elle pas été fructueuse? Je pense que cela nous expliquerait certaines choses. Vous en avez déjà fait état.

M. Auger: Je pense que cela tenait à plusieurs raisons, dont une était le fait que Gulf, Esso et même Manalta, je pense, étaient d'éventuels concurrents de Teck et Quintette. Il ne fait aucun doute que le marché ne mettait pas uniquement en jeu ce groupe et nous. Il devait être approuvé et accepté par les expéditeurs, qui étaient essentiellement *Teck Corporation et Quintette Co. Ltd.*, cette dernière comprenant *Denison Mines Limited* et plusieurs autres. M. Frame de la Denison était un des principaux intervenants sous ce rapport.

[Text]

The relationship between Quintette and Teck through us and that group was not necessarily one of openness, just to say the least. That was one of the reasons in my view. It may be different in the eyes of the players on the other side, but in my view that was one of the . . .

There is also the fact that the risk was quite high. When you are trying to secure a deal where you will have to build a \$300-million terminal, and at the same time you are looking at the interest rate in the prevailing economic conditions, you are looking at inflation soaring, and you are trying to secure and make watertight all of these compartments, in your deal it is very, very difficult.

That was true for us, but it was also true for the people trying to make a deal with us. So all of that made the negotiations a bit more difficult.

Mr. Belsher: Was the Fedcom component a part of each of the groups that a deal was tried to—

Mr. Auger: They were part of the Gulf, Esso, Manalta consortium.

Mr. Belsher: And what about the second one then? Were they part of the Quintette/Teck?

• 1130

Mr. Auger: No. Quintette and Teck were the shippers. It would have been the shippers in any case.

Mr. Belsher: Did I not understand you to say that there was the consortium and the deal was unsuccessful, and then there was another negotiated—

Mr. Auger: No. The last one was between the group made up of Gulf, Manalta, Esso, and Fednav. That broke, and then the following one is the one we are talking about—Fednav joining with the National Harbours Board and doing it.

Mr. Belsher: Oh, there were just two.

Mr. Auger: There was one attempt before that, but I was not involved in that one, so maybe you want to keep that question for Mr. Morrison.

Mr. Angus: Mr. Auger, how long did it take between the signing of the deal with the Japanese and the agreement with Fednav to start the project? How many months, how many years?

Mr. Auger: I am trying to recall. I think it was about six months. I think it was in the same year, if my memory serves me well.

Mr. Angus: You mentioned that the shippers had to accept who the consortium would be, or who the players would be. In effect, did they have a veto? And did they say, no, we do not want those companies participating?

Mr. Auger: There was an awful lot of discussion about that. Even at one stage the shippers envisaged building the terminal themselves. I think it was a way of pressuring the whole system. But they did, and that worried us a little bit at that time. But, of course, it was impacting on their ability to sell

[Translation]

Les rapports entre Quintette et Teck par notre entremise et celle de ce groupe n'étaient pas nécessairement les plus ouverts, pour dire le moins. C'est là un des facteurs qui a joué à mon avis. D'autres parties voient peut-être la situation d'un autre oeil, mais à mon avis, c'était là un des . . .

Il y a aussi le fait que le risque était passablement élevé. Il s'agissait de conclure un marché prévoyant la construction d'un terminus de 300 millions de dollars et ce, à une époque où les taux d'intérêt et les taux d'inflation étaient très élevés. Il est extrêmement difficile dans ces conditions, surtout lorsque l'on essaie de prévoir tous les éléments, de conclure un marché.

Cela valait pour nous, mais aussi pour tous ceux qui tentaient de conclure un marché avec nous. Tous ces facteurs ont donc rendu les négociations un peu plus difficiles.

M. Belsher: La Fedcom faisait-elle partie de chacun des groupes avec lesquels l'on a tenté de conclure un marché . . .

M. Auger: Elle faisait partie du consortium Gulf, Esso, Manalta.

M. Belsher: Et quant au second? Faisait-elle partie du groupe Quintette/Teck?

M. Auger: Non. Quintette et Teck étaient les expéditeurs. Il se serait agi des expéditeurs de toute façon.

M. Belsher: N'avez-vous pas dit qu'il y avait ce consortium et que les négociations ont échoué et que l'on a négocié un autre . . .

M. Auger: Non. Dans le dernier cas il s'agissait du groupe composé de Gulf, Manalta, Esso et Fednav. Ce groupe s'est démembré et le suivant est celui dont nous parlons, c'est-à-dire que la Fednav s'est unie au Conseil des ports nationaux pour la réalisation du projet.

M. Belsher: Donc il n'y en avait que deux.

M. Auger: Il y a eu une tentative antérieure, mais je n'ai pas participé à celle-là; peut-être voudrez-vous interroger M. Morrison à ce sujet.

M. Angus: Monsieur Auger, combien de temps s'est écoulé entre la signature du marché avec les Japonais et la conclusion de l'accord avec la Fednav en vue de la mise en chantier du projet? Combien de mois, combien d'années?

M. Auger: J'essaie de me souvenir. Je pense qu'il s'est écoulé environ six mois. Si je me souviens bien, cela s'est fait dans la même année.

M. Angus: Vous avez signalé que les expéditeurs étaient obligés d'accepter le consortium, c'est-à-dire sa composition. Jouissaient-ils en fait d'un droit de veto? Ont-ils dit qu'ils ne voulaient pas avoir de ces sociétés?

M. Auger: Il y a eu beaucoup de discussions à ce sujet. À un moment donné, les expéditeurs ont même envisagé de construire eux-mêmes le terminus. Je pense que c'était leur façon d'exercer des pressions. C'est ce qu'ils ont fait, et cela nous a inquiétés un peu à l'époque. Mais évidemment cela se répercute

[Texte]

the coal to overseas. If you want to say a veto, I do not know. You would have to ask someone else about that. But I think they had certainly a strong say, and that was just normal, I think, for them to have that.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur Auger, êtes-vous en mesure de nous dire si ce terminus aurait été construit dans le comté de M. Fulton sans la participation de Ports Canada? À ce moment-là, était-il concevable que ce terminus soit construit sans la participation de Ports Canada?

M. Auger: Étant donné le climat économique de l'époque et l'arithmétique du risque par rapport au potentiel d'avenir, je crois qu'aucune entreprise privée n'aurait pris ce risque seule. C'est ce qu'on voulait faire, mais on n'a pas pu le faire.

M. Ouellet: Est-ce que Ports Canada aurait pu faire ce terminus seul, sans la participation du secteur privé? Pourquoi avez-vous finalement décidé de le faire en collaboration avec l'entreprise privée?

M. Auger: On avait pensé investir 46 millions de dollars de l'avoir des actionnaires. On pouvait le faire nous-mêmes. Le Conseil des ports nationaux n'avait pas cet argent-là. Donc, nous devons demander nous-mêmes au gouvernement un prêt ou un don de 46 millions de dollars, ou bien le faire en collaboration avec l'industrie privée, chacun investissant environ 23 millions de dollars.

Il fallait aussi tenir compte de l'élément technique et de l'élément *timing*. Ce n'était pas seulement une question de dire qu'on avait le choix d'investir 46 millions de dollars ou chacun 23 millions de dollars. Il nous fallait acquérir le *pre-engineering* qui avait déjà été fait par Fednav. On souhaitait également obtenir l'expertise de quelqu'un qui avait déjà exploité des terminus, parce qu'il fallait non seulement le construire, mais aussi l'exploiter par la suite.

M. Ouellet: Donc, sans l'intervention du secteur privé, le terminus n'aurait pas été construit à temps et les engagements vis-à-vis des Japonais n'auraient pas pu être respectés.

• 1135

M. Auger: En effet. La décision a été prise en décembre. Si on avait été obligés de refaire le *pre-engineering*, on aurait certainement perdu six mois et on n'aurait pas pu livrer le terminus à temps.

M. Ouellet: Merci.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Auger, can you tell us the approximate date on which the supply-delivery agreement was reached for the delivery of coal to Japan?

Mr. Auger: That I have a hard time to answer because I would have to refresh my mind in my notes. That was done between the suppliers and the Japanese themselves, and I do not recall the exact date, no.

[Traduction]

tait sur leur aptitude à vendre le charbon à l'étranger. Vous parlez d'un droit de veto, je ne sais pas. Il vous faudrait interroger quelqu'un d'autre à ce sujet. Mais je pense qu'ils avaient très certainement voix au chapitre, et je pense qu'il était normal qu'il en soit ainsi.

M. Angus: Merci.

Le président: Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Auger, can you tell us if this terminal would have been built in Mr. Fulton's riding without Ports Canada's involvement? At that time, was it conceivable that the terminal could be built without the involvement of Ports Canada?

Mr. Auger: In view of the economic climate prevailing at the time and the equation between the risks involved and the future prospects, I do not think that any private sector corporation would have taken this risk by itself. That is what we wanted to do, but it proved to be impossible.

Mr. Ouellet: Could Ports Canada have built that terminal alone, without private sector involvement? Why did you finally decide on private sector involvement?

Mr. Auger: We thought of investing \$46 million in equity. We could have done it ourselves. But the National Harbours Board did not have that money. So we had to ask the government for a loan or a subsidy for \$46 million, or else undertake the project in co-operation with the private sector, each party investing approximately \$23 million.

We also had to factor in the technical aspect and the timing aspect. We did not really have a choice between investing \$46 million or \$23 million each. We had to acquire the pre-engineering that had already been done by Fednav. We also wanted the expertise of some outfit experienced in the operation of terminals, because we not only had to build it, we also had to operate it afterwards.

Mr. Ouellet: In other words, without private sector involvement the terminal could not have been built in time and we could not have honoured our commitments to the Japanese.

Mr. Auger: Exactly. The decision was taken in December. If we had had to do the pre-engineering over again, we would certainly have lost six months and we could not have delivered the terminal in time.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur Auger, pouvez-vous nous dire à quelle date approximativement l'on a conclu l'accord de livraison de charbon au Japon?

M. Auger: J'aurais de la difficulté à répondre à cette question, parce qu'il me faudrait revoir mes notes. Cela a été convenu entre les fournisseurs et les Japonais eux-mêmes, et je ne me souviens pas de la date exacte.

[Text]

Mr. Reid: You told us that there were three unsuccessful attempts by the Government of Canada through one or the other of its agencies to have a joint venture with the private sector in the building of this terminal. You have outlined in some detail the existing one and the earlier one, but you mentioned a first one, and this was before your time. Can you tell me who were the players in this first attempted negotiating agreement and who were involved that time?

Mr. Auger: When I said there were three, it is from the records that I remember there were three, but I was not involved in the previous one, as you mentioned yourself, so it is hard for me to tell you who the members were.

Mr. Reid: Do you remember approximately the date when those negotiations might have taken place?

Mr. Auger: I can tell you that the negotiations for the last one and the second last were between July 1980 and December 1981, but before that . . .

Mr. Reid: But you do not recall who were involved at that time?

Mr. Auger: In the negotiations?

Mr. Reid: Yes.

Mr. Auger: Of the last two?

Mr. Reid: No, of the first one.

Mr. Auger: Of the previous one. No, I am sorry.

The Chairman: He does not know anything about the first one basically, and we may have someone else on that if it is relevant.

Mr. Reid: All right. Can you tell us, then, whether or not the agreement with Japan on the delivery of coal was already signed by the time those first negotiations took place?

Mr. Auger: No. The first one, the one I do not know much about, I suppose was not signed at the time because that was preceding the ones I am talking about.

Mr. Reid: Was it signed at the time the second agreement was being negotiated?

Mr. Auger: I cannot say. I was not involved in that so I do not want to lead you astray on this one.

Mr. Reid: The second was the Quintette one you spent some time with, I think, and you outlined the discussions with those private sector players.

Mr. Auger: Yes, but I was not involved in the negotiations between Quintette and the Japanese. That is out of my depth, really.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: You mentioned that if the pre-engineering had to be done again it would not have enabled the terminal to be completed in time to fulfil the clauses of the contract. Why

[Translation]

M. Reid: Vous nous avez dit que le gouvernement a tenté à trois reprises, mais sans succès, par l'entremise de l'un ou de l'autre de ses organismes, de conclure une coentreprise avec le secteur privé en vue de la construction de ce terminus. Vous nous avez présenté en assez grand détail le marché existant et celui qui l'a précédé, mais vous avez aussi parlé d'une première démarche, qui s'est faite avant votre temps. Pouvez-vous me dire qui étaient les intervenants dans cette première tentative de négocier un accord, qui étaient les participants à l'époque?

M. Auger: Quand j'ai dit qu'il y avait eu trois tentatives, c'est ce que je me souvenais des dossiers, mais je n'ai pas participé à la démarche antérieure, comme vous l'avez vous-même signalé, de sorte qu'il m'est difficile de vous dire qui étaient les intervenants.

M. Reid: Vous souvenez-vous des dates approximatives auxquelles ces négociations se sont déroulées?

M. Auger: Je puis vous dire que les négociations pour le dernier marché et l'avant-dernier marché se sont déroulées entre juillet 1980 et décembre 1981, mais avant cela . . .

M. Reid: Mais vous ne vous souvenez plus des personnes qui ont participé à l'époque?

M. Auger: Aux négociations?

M. Reid: Oui.

M. Auger: Pour les deux derniers?

M. Reid: Non, pour le premier.

M. Auger: Pour le précédent. Non, je le regrette.

Le président: Il ne sait en fait rien du premier, et nous aurons peut-être un autre témoin sur cette question, si cela est pertinent.

M. Reid: Très bien. Pourriez-vous alors nous dire si un accord avec le Japon au sujet de la livraison de charbon avait déjà été signé au moment des premières négociations?

M. Auger: Non. Le premier, c'est-à-dire celui que je ne connais pas tellement, n'avait sans doute pas été signé à ce moment parce que cela est antérieur aux accords dont je vous parle.

M. Reid: Était-il signé au moment où l'on a négocié la deuxième entente?

M. Auger: Je ne saurais dire. Je n'ai pas participé à cela et je ne veux pas vous induire en erreur à ce sujet.

M. Reid: Le deuxième accord était celui avec la société Quintette, dont vous avez parlé, je crois, et vous avez fait état des discussions qui ont eu lieu avec ces intervenants du secteur privé.

M. Auger: Oui, mais je n'ai pas participé aux négociations entre Quintette et les Japonais. Je ne connais donc pas vraiment ce dossier.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Vous avez dit que s'il avait fallu refaire le préusinage, le terminus n'aurait pu être achevé dans les délais prévus dans le contrat. Pourquoi auriez-vous été obligés de

[*Texte*]

would you have to redo the pre-engineering? Were they the property of a particular—

Mr. Auger: They were the property of Fednav.

Mr. Cochrane: Okay. And how come they had that? In other words, in the original consortium they were one of the partners and one of the ones that obviously did not consummate a successful deal so they went away and eventually came back. How come they were the ones that had ownership of the pre-engineered . . . ?

Mr. Auger: In that consortium when they were doing the negotiations I understand that at the same time they had been doing some planning and some pre-engineering in order to get ready in case they finalized their negotiations with us. So you will have to ask Fednav how come they came about and bought that or inherited it afterwards. I do not know, but they had it and that was a very important key for us in order to be on time.

Mr. Cochrane: But that certainly gave them the opportunity to be the prime private sector company to negotiate with Ports Canada, or National Harbours Board at that time, after the first consortium and if the talks failed. In other words, they knew their advantageous position. Do you feel that played a role in the arrangements that were negotiated?

• 1140

Mr. Auger: No. It was a fact, of course, like you said, but I do not think it influenced unduly the negotiations at the time. It was a factor, of course.

Mr. Cochrane: Your memo of January 29, 1985, to the Minister at that time—the briefing note—makes reference under the public policy section that you feel the agreement is so favourable to the private sector that it sets a poor precedent for mixed participation in Canada. Was that factor drawn to the attention of the board prior to the consummation of the deal between Fednav and National Harbours Board? I presume the board would be concerned with public policy and what kind of an arrangement was going to be made that would affect that policy. Is that something that at the time you or someone else drew to the attention of the board before they finally authorized the signing of the agreement?

Mr. Auger: Basically, there were almost four years—three full years—between the signing of the deal and the briefing note that was sent to the Minister. There were a number of board meetings in between and a number of opinions expressed by the board. Certainly the opinion expressed by the executive committee prior to that briefing note being prepared was that the deal was very favourable to Fednav and that we had to do something about it. I guess they are preferred, and you would have to ask the chairman at the time his opinion. My opinion is that the preferred option of the board that was in existence in 1985 was to buy out Fednav.

Mr. Cochrane: But did anyone look at the arrangement prior to the signature other than say we are looking down the

[*Traduction*]

refaire le préusinage? Est-ce qu'il s'agissait d'une propriété de . . .

M. Auger: Ces travaux étaient la propriété de la Fednav.

M. Cochrane: Je vois. Et comment se fait-il? Cette société faisait partie du consortium original qui n'a pas réussi à conclure un marché; elle s'est donc écartée, pour revenir ensuite. Comment se fait-il que cette société ait eu la propriété des travaux de préusinage?

M. Auger: Je crois comprendre que lorsque le consortium se livrait à ces négociations il faisait en même temps de la planification et certains travaux de préusinage afin de se préparer au cas où les négociations aboutiraient. Il vous faudra donc demander à des représentants de la Fednav comment il se fait que la société ait acheté cela ou en ait hérité par la suite. Je ne le sais pas, mais le fait est qu'ils avaient cela et qu'il s'agissait là d'un facteur très important pour nous si nous voulions respecter les délais.

M. Cochrane: Mais cela leur a certes donné la possibilité d'être la principale société du secteur privé à négocier avec Ports Canada, ou avec le Conseil des ports nationaux de l'époque, après l'échec des pourparlers avec le premier consortium. Autrement dit, cette société se savait dans une situation avantageuse. Croyez-vous que ce facteur soit intervenu dans l'accord qui a par la suite été négocié?

M. Auger: Non. Il s'agissait évidemment d'une donnée, comme vous l'avez dit, mais je ne crois pas que cela ait exercé une influence indue sur les négociations à l'époque. Mais il s'agissait bien sûr d'un facteur.

M. Cochrane: Dans votre note du 29 janvier 1985 au ministre de l'époque—votre note d'information—vous signalez, au chapitre de la politique publique, que cet accord est si favorable au secteur privé, à votre avis, qu'il ne constitue pas un bon précédent pour la participation mixte au Canada. ce facteur a-t-il été signalé au conseil d'administration avant la conclusion de l'accord entre la Fednav et le Conseil des ports nationaux? J'imagine que le conseil se préoccupait de la politique publique et des retombées éventuelles que l'accord aurait sur cette politique. S'agit-il là d'un facteur que vous-même ou quelqu'un d'autre a signalé au conseil avant qu'il n'autorise en définitive la signature de l'accord?

M. Auger: Il s'est en fait écoulé presque quatre ans—du moins trois années complètes—entre la signature de l'accord et l'envoi de cette note d'information au ministre. Le Conseil s'est réuni plusieurs fois entre temps et a exprimé une foule d'avis. Un des avis qu'a certes exprimés le comité exécutif avant l'envoi de cette note était que le contrat était très favorable à la Fednav et que nous devons donc faire quelque chose à ce sujet. Je suppose qu'il s'agissait de la solution préférée, mais il vous faudrait demander l'opinion du président de l'époque. Je crois quant à moi que la solution préférée par le Conseil qui existait en 1985 était d'acheter la part de la Fednav.

M. Cochrane: Mais est-ce que quelqu'un a examiné l'accord, avant sa signature, autrement que pour dire dans quatre ans,

[Text]

road four years and here is the situation that Fednav will be in vis-à-vis what the situation Ports Canada would be in at that time?

Mr. Auger: If you go to page 2 of that briefing note, you can see that from a business standpoint it is not necessarily the glamorous and overwhelming deal that some people talked about.

Of course, when you get out of the strict business consideration and you are talking about public policy option, then you have to look at it from another angle, and there are comments here about that. That was my position in front of the board all along, and still my position today, that the deal was the best deal, considering circumstances at the time. It does not mean that I would not have been in favour of sitting down with Fednav and looking at it in the light of 1985, 1986, or 1987, and ask if there was any change we could make that would improve on it.

As a matter of fact, the loans that were negotiated with the Toronto-Dominion Bank in order to support the construction were renegotiated by me, if I remember well, three years after they were first negotiated, in an effort to bring down the cost of the loan. If I remember well, it was in the neighbourhood of a saving of about \$1 million. Things are not necessarily always cast in concrete. People may think that a loan with a bank you will never change until the loan is over. We did it. We invoked competition, we invoked different economic circumstances, and the bank listened. I am not saying that would not have been possible were we to try it and sit down with our partners.

Mr. Ouellet: Our friend has just read the last line of the second paragraph. I do not think it can be dissociated with the first line of the second paragraph. The first line says "agreements struck under certain economic conditions which are no longer relevant". That presents the entire paragraph in a very different position. I hope my colleagues take into account the entire paragraph, not just—

Mr. Cochrane: I also looked at the middle line which says that Fedcom had an opportunity to make windfall gains with very little risk of its own. So anywhere I read it—the preamble may make a little difference, but it certainly—

The Chairman: It is open to interpretation of the members. The words speak for themselves, really.

Mr. Cochrane: There is no question that in the early 1980s the economic factors were different and would maybe cause—certainly a loan with the Toronto-Dominion Bank of an amount that we would not look at today. Certainly renegotiating it makes a lot of sense, and there are market factors that would assist you in that renegotiation process. But it seems to me, when they sat down and finally worked the deal out at the table and said, okay, we are going to the board and now let us

[Translation]

voilà la situation dans laquelle la Fednav se trouvera par rapport à Ports Canada?

M. Auger: Si vous allez à la page 2 de cette note d'information, vous verrez que, du point de vue commercial, il ne s'agissait pas nécessairement du marché extraordinaire dont certaines personnes parlaient.

Évidemment, si l'on n'examine pas uniquement l'élément commercial mais aussi l'aspect de la politique publique, il faut voir cela d'un autre point de vue, et il y a à ce sujet des commentaires qui s'imposent. C'est ce que j'ai fait valoir au Conseil tout ce temps, et c'est ce que je persiste à croire aujourd'hui, à savoir qu'il s'agissait du meilleur marché possible, compte tenu des circonstances de l'époque. Cela ne veut pas dire que je n'aurais pas été en faveur d'examiner cela avec la Fednav par rapport à la situation future, soit en 1985, 1986 ou 1987, pour voir s'il n'était pas possible d'apporter des changements devant améliorer l'accord.

J'ai en fait été chargé de renégocier les prêts qui avaient été négociés avec la Banque Toronto-Dominion afin d'appuyer la construction, trois ans après leurs négociations initiales, si je me souviens bien, dans le but de réduire le coût de ces emprunts. Si je me souviens bien, nous cherchions ainsi à économiser un montant de l'ordre d'un million de dollars. Les choses ne sont pas fixées une fois pour toutes. Certaines personnes pensent peut-être qu'il est impossible de modifier les conditions d'un prêt consenti par une banque avant l'expiration de celui-ci. Mais nous l'avons fait. Nous avons fait valoir la concurrence, l'existence de circonstances économiques différentes, et la banque a écouté. Je ne dis pas que cela aurait été impossible si nous avions essayé d'en discuter avec nos associés.

M. Ouellet: Notre ami vient de lire la dernière ligne du deuxième paragraphe. Je ne pense pas que l'on puisse séparer cela de la première ligne du deuxième paragraphe. Dans celle-ci, il est dit que «les accords conclus dans certaines conditions économiques qui n'existent plus». Cela situe le paragraphe dans un contexte entièrement différent. J'espère que mes collègues tiennent compte de tout le paragraphe et non pas seulement...

M. Cochrane: J'ai également lu la ligne du milieu dans laquelle il est dit que la Fedcom avait la possibilité de réaliser des gains imprévus en ne consentissant elle-même que très peu de risque. Par conséquent, tout ce que je lis—le préambule fait peut-être une légère différence, mais certes...

Le président: Les membres peuvent interpréter cela de différentes façons. Mais en fait, cela ne nécessite aucune explication.

M. Cochrane: Il ne fait aucun doute que les conditions économiques qui prévalaient au début des années 1980 étaient entièrement différentes et pouvaient expliquer que la Banque Toronto-Dominion accorde un prêt pour un montant que nous ne nous donnerions même pas la peine d'examiner aujourd'hui. La renégociation de ce prêt était certes sensée, et il y a des facteurs du marché pouvant faciliter ce processus de renégociation. Mais il me semble que lorsqu'ils se sont finalement

[Texte]

take a look at this, someone must have done projections as to what the position of Ports Canada, or the National Harbours Board, would be in 1984-85-86, what the position for Fedcom would be in 1984-85-86. And when you did that analysis, I guess you would have to try to project what the economic circumstances were going to be. But was it as obvious, doing that analysis in 1981, as it was when you did your assessment in 1985?

• 1145

Mr. Auger: The greatest difficulty in 1981 was that anyone would probably have agreed with coal export predictions to be very high, and constantly increasing, with the rate of interest maybe levelling down from 22% to about 20%-18%, and with probably the inflation rate being around 10% for a number of years to come. People would project it for about five years and then taper it off and put 5% there forever; something like that. That was the type of prediction we were making at the time.

So you are talking about people who were seeing in the future—at least the type of future that is relatively easy to forecast—and saying it was going to be high interest rates. The option for people then was to leave their money in the bank and get 18% or put it in an investment that was risky and maybe make money.

Before I went to the board with that, we did a new projection. The coal market was not what it was in 1981, only three years after. The rates of interest were much lower, and the inflation was pretty well controlled, or getting to be controlled, and we could see it coming. So all of that was completely changed in four years.

Under the present circumstances, if I remember well, there will not be any great dividend until about the year 2000, or pretty close to that, for that Ridley Terminal corporation. Before I left, the picture was that there would not be any dividend. So the 18% or 20% dividend we are talking about would not occur until about the year 2000; and it cannot occur unless the bank agrees with it; and it will not agree unless there is, I imagine, a good payment, if not full payment, of the loan.

So the numbers are mind-boggling. But I think what is important is whether or not they are going to be paid eventually.

Mr. Cochrane: At that time, let us say you owned—Heaven forbid anyone should have to own it—the National Harbours Board. Would you have signed a deal of that nature? If you were the only shareholder and you were looking at two private corporations making an arrangement together, and looking at the interest rates and the circumstances and the desire to build the terminal to live up to our arrangements with Japan for coal, would you sign that deal?

Mr. Auger: I would not say it is an unfair question, but it is a question that should be in a much greater context. If I say to

[Traduction]

assis à la table pour conclure le marché et dire, d'accord, nous allons présenter cela au conseil, quelqu'un doit avoir fait des prévisions au sujet de la situation dans laquelle se trouvera Ports Canada, ou le Conseil des ports nationaux, en 1984-1985-1986, de même que Fedcom. Et je suppose que pour faire cette analyse il faut essayer de prévoir les circonstances économiques futures. Mais est-ce que cela était aussi évident, au moment où on a fait l'analyse en 1981, qu'au moment où vous avez vous-même fait votre évaluation en 1985?

M. Auger: La plus grande difficulté, en 1981, était que tout le monde était d'accord pour dire que le volume prévu des exportations de charbon était très élevé et continuerait d'augmenter, que les taux d'intérêt passeraient sans doute de 22 p. 100 à environ 18-20 p. 100 et que le taux d'inflation allait osciller autour de 10 p. 100 pour plusieurs années à venir. Les gens s'attendaient à ce que ce taux demeure inchangé pur environ cinq ans, pour ensuite tomber et rester à 5 p. 100 indéfiniment. C'est le genre de prévisions que l'on faisait à l'époque.

Vous parlez donc de gens qui scrutaient l'avenir—du moins le genre d'avenir qui est relativement facile à prédire—et qui disaient que les taux d'intérêt allaient continuer d'être élevés. Les gens se trouvaient donc devant l'alternative de laisser leur argent à la banque, pour toucher un taux d'intérêt de 18 p. 100, ou de faire un investissement risqué, mais qui leur rapporterait.

Avant de présenter ce projet au conseil, nous avons fait une nouvelle prévision. À peine trois ans plus tard, le marché du charbon n'était plus le même qu'en 1981. Les taux d'intérêt avaient beaucoup diminué et l'inflation était bien maîtrisée, ou en voie de l'être, et nous pouvions voir cela venir. Autrement dit, la situation avait entièrement changé en quatre ans.

Dans les circonstances actuelles, si me me souviens bien, il ne faut pas s'attendre à ce que la *Ridley Terminals* produise des dividendes importants avant l'an 2000 environ. Avant mon départ, l'on ne s'attendait à aucun dividende. Ce qui veut dire que ce dividende de 18 ou de 20 p. 100 dont il est question ne se produirait pas avant l'an 2000 environ; de plus, cela ne peut se produire si la banque n'en convient pas, et elle n'en conviendra que s'il y a, j'imagine, un remboursement appréciable, sinn intégral, du prêt.

Les montants sont donc absolument incroyables. Mais je pense qu'il importe d'abord et avant tout de savoir s'ils vont en définitive se faire payer.

M. Cochrane: Si à cette époque—Dieu vous en garde—vous aviez été propriétaire du Conseil des ports nationaux. Auriez-vous signé un contrat de cette nature? Si vous aviez été le seul actionnaire et que vous aviez été en présence de deux sociétés privées ayant conclu un accord entre elles, compte tenu des taux d'intérêt, des circonstances et du désir de construire le terminus afin de respecter les engagements pris à l'égard du Japon au sujet du charbon, auriez-vous signé ce contrat?

M. Auger: Je ne dis pas que vous me posez là une question injuste, mais je pense qu'il faudrait la replacer dans un

[Text]

you, you can go into one business, but your pricing has a ceiling on it and from your two main customers you can only get \$3 a tonne, let us say, for your coal, then you are not talking about strict business in the normal context of a free market. You are talking about a deal that has other considerations than business considerations.

I am in the private sector now. If I do not get so much return on my investment, I start questioning my decision; I say, well, maybe I will still accept a lower rate of return, because I want to get into that market and penetrate it and use it as a stepping-stone to export. But other than that, it is relatively easy. There is a set line, and when you go under that you have to have other considerations. That is the business sector.

But this was not the business sector. I think what we were asked to do in the National Harbours Board, in the context of a much bigger deal, is to try to get the best deal possible under the circumstances. I think we have achieved that. That is what I am saying.

Mr. Cochrane: Yes, okay.

• 1150

The Chairman: Is it fair to say, Mr. Auger, just along that, that the Harbours Board of the time was mandated to carry out a public policy decision to deliver coal to the Japanese at a certain specified time at a certain specified rate, the charge per tonne having been agreed upon as a matter of public policy, and you were working within those constraints?

Mr. Auger: You are absolutely right.

The Chairman: Just on that, I think the name that perhaps is the man from MSERD that was sort of the director or expeditor . . . would that be Bob Brown?

Mr. Auger: Bob was involved, yes. Based on my own perception, Bob was a very important player, but I do not know if he was the one carrying the whole responsibility of that. I am not sure.

The Chairman: Just as a matter of information, to clarify a point for me and others, we talk about Fedcom and Fednav. Fedcom became Fednav when Fedcom amalgamated with Union Steamships? Are you aware of this?

Mr. Auger: We used them alternatively, but let us say Federal Commerce and Navigation—

The Chairman: Yes, but Federal Commerce and Navigation Ltd. changed its status into a Fednav with the merger of Canada Steamships. I just wondered when that . . . but you may not be . . .

Mr. Auger: I am not even sure that this is the case.

The Chairman: Okay.

[Translation]

contexte beaucoup plus vaste. Si je vous dis que vous pouvez vous lancer dans un commerce mais qu'il y a une limite aux prix que vous pouvez exiger et que de vos deux principaux clients vous ne pouvez obtenir que 3\$ la tonne, admettons, pour votre charbon, il ne s'agit alors pas d'échanges dans le contexte normal d'un marché libre. Il s'agit alors d'un contrat dans lequel entrent en jeu des facteurs qui ne sont pas de nature strictement commerciale.

Je suis maintenant dans le secteur privé. Si je n'obtiens pas un bon rendement de mon capital investi, je commence à douter de ma décision. Ou alors j'accepterai peut-être un taux de rendement inférieur parce que je tiens à pénétrer un marché donné et à m'en servir comme un tremplin pour me lancer dans les exportations. Mais, autrement, cela est assez facile. Il y a un seuil, et chaque fois que l'on va en-deçà de ce seuil, il faut faire entrer en jeu d'autres facteurs. C'est ce qui se fait dans le milieu des affaires.

Mais il ne s'agissait pas en l'occurrence du milieu des affaires. Au Conseil des ports nationaux, il nous était demandé, dans le contexte d'un accord de beaucoup plus grande envergure, d'essayer d'obtenir le meilleur marché possible, compte tenu des circonstances. Or je pense que c'est ce que nous avons réalisé. C'est tout ce que je dit.

M. Cochrane: Très bien.

Le président: Dans cette ligne d'idées, monsieur Auger, est-il juste de dire que le Conseil des ports nationaux de l'époque s'était vu confier le mandat de mettre à exécution une décision de politique publique prévoyant la livraison aux Japonais de charbon, dans un délai donné et à un taux donné, le prix de la tonne ayant été convenu en vertu de la politique publique, et que vous deviez agir en fonction de ces contraintes?

M. Auger: Vous avez absolument raison.

Le président: Sous ce rapport, est-ce que la personne de la MSERD qui était en quelque sorte le directeur ou l'expéditeur n'était pas Bob Brown?

M. Auger: Oui, Bob a participé à cette affaire. À mon avis, Bob était un intervenant très important, mais je ne sais pas s'il assumait l'entière responsabilité pour tout cela. Je n'en suis pas certain.

Le président: Pourriez-vous faire une précision, pour moi-même et pour les autres membres du Comité, au sujet de Fedcom et Fednav? Fedcom est devenue Fednav lorsqu'elle s'est fusionnée à la Union Steamships, n'est-ce pas? Êtes-vous au courant de cela?

M. Auger: Nous nous servions de l'une ou l'autre désignation, mais disons Federal Commerce and Navigation . . .

Le président: Oui, mais la Federal Commerce and Navigation Ltd. est devenue la Fednav par suite de sa fusion avec la Canada Steamships. Je me demandais tout simplement quand . . . mais vous n'êtes peut-être pas . . .

M. Auger: Je ne sais même pas si cela est exact.

Le président: Très bien.

[Texte]

Mr. Auger: Anyway, the Fednav group is the one we dealt with; and, whether it is called Fednav or Fedcom, for me it was the same players anyway, the same thing.

The Chairman: Mr. Fulton.

Mr. Fulton: I would like to go back to a couple of comments you made in that January 29, 1985 briefing note to the Minister of Transport, because on page 2 you say:

As there is no shotgun clause and as the call option price escalates over time, Fedcom will have an incentive to dispute policy decisions, thus forcing a buy-out.

At that point in time, had you found Fednav starting to make the operation of the terminal difficult?

Mr. Auger: No. As a matter of fact, it was the contrary; but that was a belief, maybe instilled at the board level at that time, that one of these days Fednav could just, for their own reasons, do that. I had no reasons myself, because I had been dealing with them for a number of years, to believe that; but of course when you are briefing the Minister you are not briefing the Minister as a CEO only on your own belief, but I was briefing them on the mood of the corporation of the time.

Mr. Fulton: What you were suggesting in January of 1985, though, in summary in terms of this briefing note, was that the Government of Canada, either through the Canada Ports Corporation or through the Treasury Board or through some other mechanism, should start the process to buy Fednav out.

Mr. Auger: That was the general consent of the executive committee of the board.

Mr. Fulton: Following that, the board of directors of Canada Ports Corporation met on Tuesday, March 12, 1985, and in there one of the minutes says the following:

The Chairman then proceeded to disclose to the board Mr. Auger's refusal to sign a Treasury Board submission concerning the complex RTI situation without full board approval. The chairman observed that the refusal had resulted in the loss of \$39.5 million available under final supplementary estimates for the fiscal year 1984-85 from the Consolidated Revenue Fund. A Cabinet document was now necessary to deal with the RTI issue.

What was happening between January and March that you would not sign the Treasury Board submission without full board approval?

Mr. Auger: Well . . .

The Chairman: Has that been circulated? Is that part of the documentation?

Mr. Fulton: No. I would be glad to circulate that, Mr. Chairman. It is the minutes of the Canada Ports Corporation board meeting of March 12, 1985.

The Chairman: We do not have that, so let us circulate it.

[Traduction]

M. Auger: De toute façon, c'est avec le groupe Fednav que nous avons négocié; qu'on l'appelle Fednav ou Fedcom, pour moi il s'agissait de toute façon des mêmes personnes.

Le président: Monsieur Fulton.

M. Fulton: Permettez-moi de revenir à certaines observations que vous avez faites dans votre note d'information du 29 janvier 1985 au ministre des Transports; à la page 2, vous dites:

Comme il n'y a pas de clause obligeant une action précipitée et au fur et à mesure qu'augmentera le prix de l'option à demande, Fedcom sera incitée à contester les décisions de plitique, ce qui imposera un désintéressement.

Saviez-vous, à ce moment là, que la Fednav commençait à rendre l'exploitation du terminus difficile?

M. Auger: Non. C'était en fait le contraire; mais le Conseil pensait bien, à ce moment-là, qu'un jour la Fednav pourrait fort bien procéder ainsi, pour ses propres raisons. Je n'avais moi-même pas raison de le croire, puisque je traitais avec cette société depuis des années; mais lorsque vous informez le ministre, ce n'est pas comme si vous informiez un président-directeur général seulement d'après vos propres opinions. Il s'agissait plutôt pour moi de lui faire part de l'avis de la Société.

M. Fulton: Si je comprends bien cette note, ce que vous proposiez en janvier 1985, c'était que le gouvernement du Canada, par l'entremise de la Société canadienne des ports, du Conseil du Trésor ou d'un autre mécanisme, lance le processus de désintéressement de la Fednav.

M. Auger: C'était là l'avis général du comité exécutif du Conseil.

M. Fulton: Le mardi 12 mars 1985, le conseil d'administration de la Société canadienne des ports s'est réuni, et voici ce qu'on peut lire dans le procès-verbal de cette réunion:

Le président fait ensuite part au Conseil du refus de M. Auger de signer, sans l'approbation de tout le Conseil, une présentation au Conseil du Trésor au sujet de la situation complexe mettant en jeu RTI. Il fait observer que ce refus a entraîné la perte de 39,5 millions de dollars pouvant être tirés, en vertu du budget des dépenses supplémentaires final pour 1984-1985, du Fonds du revenu consolidé. Il faut maintenant un document du Cabinet pour traiter du dossier RTI.

Que s'est-il produit entre janvier et mars pour vous inciter à ne pas signer la présentation au Conseil du Trésor sans l'approbation de tout le Conseil?

M. Auger: Eh bien . . .

Le président: A-t-on fait circuler ce document? Est-ce que cela fait partie de la documentation?

M. Fulton: Non. Je me ferais un plaisir de le faire, monsieur le président. Il s'agit du procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la Société canadienne des ports du 12 mars 1985.

Le président: Nous n'avons pas ce document, alors faisons-le circuler.

[Text]

Mr. Fulton: I will have it circulated.

Mr. Auger: Do you want to wait for the answer until you get the documents, Mr. Chairman?

The Chairman: No, keep going.

Mr. Auger: There are two reasons for that. I will give them to you; then I have a short comment, if I may.

First, as the memo to Pat Walsh says here:

The Executive Committee of the Canada Ports Corporation has signalled that RTI matter be evaluated at the earliest possible date.

That is the end of January, and there was a note also that Treasury Board was prepared to consider a submission.

• 1155

The decision of the executive committee was following, I think, a fairly short presentation and discussion about Ridley Terminal, and not necessarily an exposure to the full facts and full background to it. That was the first consideration of mine for not agreeing with the chairman in proceeding with this Treasury Board submission.

Secondly, you are talking about increasing the budget of the Canada Ports Corporation by \$39 million, because that money would have had to come from somewhere, to buy it. It would have had to be given or lent to Canada Ports Corporation. My opinion, anyway, was that it was not within the prerogative of the executive committee to deal with budgetary matters that affected the corporation to such an extent. The mandate of the executive committee had some restrictions, and one of them was the approval of budgets.

Therefore it was for reason of the fact that I did not think the executive committee had all the facts; secondly, I thought the board should have all the facts and be exposed to all the options; and thirdly, there was a budgetary consideration that I thought had to go to the board. Fourthly, I thought because it was the government that had agreed to that deal the way it was, to undo it, the government should have been involved. Therefore it would have meant a Cabinet document going to the government.

So there were a number of areas of disagreement where I felt it should go to the board.

Now, the fact that I am surprised to see that the chairman is alluding to that as a cornerstone to the evolution of this dossier... because if he felt very strongly about it, it was in his power to call the full board by phone or for them to come down to Ottawa and sit down and review the matter. I am surprised, if he felt so strongly about it, he did not do it.

Mr. Fulton: Can we deal chronologically, with it, then? At the end of January 1985 you sent a briefing note and a recommendation to the Minister of Transport that some action be taken. A Treasury Board submission came back which, at least according to the minutes of the Canada Ports Corporation... it was their view you could have signed that Treasury Board submission for \$39.5 million, which at that time would

[Translation]

M. Fulton: Je le ferai.

M. Auger: Voulez-vous attendre, pour la réponse, d'avoir les documents, monsieur le président?

Le président: Non, allez-y.

M. Auger: Cela tient à deux raisons. Je vous les donnerai et j'aurai ensuite un cours commentaire à faire, si vous le permettez.

Premièrement, comme la note à Pat Walsh le dit:

Le comité exécutif de la Société canadienne des ports a signalé que le dossier RTI devait être évalué aussitôt que possible.

L'on se trouvait à la fin de janvier; il y avait une note disant que le Conseil du Trésor était disposé à étudier une soumission.

La décision du comité exécutif faisait suite, je crois, à une présentation et une discussion assez courte au sujet du terminus Ridley, et non pas nécessairement à un exposé de tous les faits et de tout le contexte. C'est la première raison pour laquelle je ne convenais pas avec le président de l'opportunité de faire cette soumission au Conseil du Trésor.

Deuxièmement, il aurait fallu augmenter le budget de la Société canadienne des ports de 39 millions de dollars, puisqu'il aurait fallu trouver l'argent quelque part pour cet achat. Il aurait fallu donner ou prêter cette somme à la Société. De toute façon, je n'étais pas d'avis que le comité exécutif était habilité à traiter de questions budgétaires aussi importantes touchant la Société. Le mandat du comité exécutif comportait certaines restrictions, notamment au sujet de l'approbation des budgets.

Je ne pensais donc pas que le comité exécutif disposait de tous les faits; deuxièmement, j'étais convaincu que le Conseil devait être saisi de tous les faits et se voir présenter toutes les possibilités; et troisièmement, il s'agissait d'éléments budgétaires dont, à mon avis, le conseil même devait être saisi. Quatrièmement, j'estimais que, puisque le gouvernement avait convenu de ce marché, il fallait aussi, pour le défaire, faire appel au gouvernement. Or cela voulait dire un document du Cabinet.

Donc pour plusieurs raisons il me semblait que le conseil d'administration devait être saisi du dossier.

Or ce qui m'étonne maintenant c'est de voir que le président considère cela comme la pierre angulaire de l'évolution de ce dossier; s'il en était si convaincu, il aurait pu téléphoner à tous les membres du conseil pour les convoquer à une réunion à Ottawa en vue d'étudier cette affaire. S'il en était si convaincu, je ne comprends pas qu'il n'ait rien fait.

M. Fulton: Pouvons-nous revoir cela chronologiquement? À la fin de janvier 1985, vous avez envoyé au ministre des Transports une note d'information et une recommandation pour qu'une mesure soit prise. Une soumission au Conseil du Trésor en vue de l'obtention d'une somme de 39,5 millions de dollars, c'est-à-dire celle qu'il aurait probablement fallu pour désintéresser la Fednav, a ensuite été rédigée, et vous auriez

[Texte]

have been likely the amount required to get Fednav out of the deal.

For some reason you did not want to sign it without full board approval. You have explained that in part. Did you have difficulty with what was in the Treasury Board submission, or was it that even though you had sent a briefing note to the Minister summarizing that the government should buy Fednav out . . . because as you have outlined in your briefing note, 70% of the dividends go to a 10% minority shareholder, they have veto power, there is no shotgun clause; all of these things you have outlined.

So you make a recommendation to government. A Treasury Board submission comes back with a certain amount, and then the chairman at least expresses concern that you did not submit it, and the \$39.5 million goes back to the Consolidated Revenue Fund. Did you have difficulties with what was in the Treasury Board submission?

Mr. Angus: Or was it just process?

Mr. Auger: I think I had difficulties with the fact that all the options were not aired and explained to the board; and that one conclusion was arrived at without the proper discussion that normally should take place at the board.

Mr. Fulton: Your resignation was announced at that same meeting. I know it is a difficult question to put to you, but did you resign, or were you pushed out as a result of what was going on with Ridley Terminals?

Mr. Auger: I do not think Ridley Terminals itself had anything to do with my resignation or the fact that I left, *per se*. I think the difference of opinion between myself and the chairman, related to a number of issues, including Ridley Terminals, had to do with the fact that I left.

Mr. Fulton: At the time of your leaving, what was your view of the continued involvement of Fednav? Was it your view that Fednav should be bought out, or was it your view that it should not be bought out?

Mr. Auger: My view was that the deal from a business standpoint was still valid and could probably, through negotiations, be improved upon. But that is my view. I do not know if Fednav would have agreed with me. That was one. Secondly, because there was a public policy consideration, perhaps government would think otherwise; because basically, I did not see that I would have to pay these dividends until the next century.

• 1200

I thought the fact that Fednav had put \$23 million in there, although they could, in 1991, say to the government, you have to pay me \$23 million plus interest—that was in there . . . I

[Traduction]

pu, du moins selon le procès-verbal de la Société canadienne des ports, la signer.

Pour une raison quelconque, vous ne vouliez pas signer ce document sans l'approbation de tous les membres du conseil d'administration. Vous nous avez expliqué cela en partie. Est-ce que vous vous opposiez au contenu de la soumission au Conseil du Trésor, ou était-ce parce que vous aviez envoyé une note d'information au ministre lui expliquant que le gouvernement devait désintéresser la Fednav . . . parce que, comme vous le disiez, 70 p. 100 des dividendes revenaient à un actionnaire minoritaire à 10 p. 100, qu'il avait droit de veto, qu'il n'y avait pas de clause exigeant une action précipitée, c'est-à-dire tous ces facteurs dont vous avez fait état.

Donc, vous faites une recommandation au gouvernement. Une soumission au Conseil du Trésor est rédigée en vue de l'obtention d'une certaine somme, puis le président fait part de sa préoccupation au sujet du fait que vous ne l'avez pas présentée, et les 39,5 millions de dollars retournent au Fonds du revenu consolidé. Est-ce que le contenu de la soumission au Conseil du Trésor vous était inacceptable?

Mr. Angus: Ou s'agissait-il seulement du processus?

Mr. Auger: Je trouvais inacceptable le fait que l'on n'ait pas présenté et expliqué toutes les possibilités au conseil d'administration et que l'on soit abouti à une conclusion sans que le conseil ne tienne la discussion qui aurait dû normalement se dérouler.

Mr. Fulton: À la même réunion, votre démission a été annoncée. Je sais que c'est là une question assez délicate, mais avez-vous démissionné, ou avez-vous été forcé à le faire à cause de l'évolution du dossier de la *Ridley Terminals*?

Mr. Auger: Je ne pense pas que ce dossier ait été lié de quelque façon que ce soit avec ma démission ou même le fait que je sois parti. Je pense que c'est la divergence d'opinions entre le président en moi-même, au sujet de plusieurs dossiers, dont celui de la *Ridley Terminals*, qui est entrée en ligne de compte en ce qui concerne mon départ.

Mr. Fulton: Au moment de votre départ, que pensiez-vous de la participation continue de la Fednav? Pensiez-vous qu'il fallait la désintéresser ou non?

Mr. Auger: À mon avis, du point de vue des affaires, ce marché était encore valable et aurait pu, grâce à des négociations, être amélioré. Mais c'était là mon opinion. Je ne sais pas si la Fednav en aurait convenu. Voilà donc un facteur. Deuxièmement, il y avait un élément de politique publique qui entraînait en jeu et le gouvernement aurait peut-être pu défendre un autre point de vue, parce qu'au fond je ne voyais pas comment je pourrais verser ces dividendes jusqu'au XXI^e siècle.

Il me semblait que, puisque la Fednav avait investi 23 millions de dollars, elle pouvait, en 1991, exiger du gouvernement qu'il lui rembourse cette somme en lui versant en plus

[Text]

thought that was the only exposure of the government in real terms.

The rest is that you have to pay Fednav dividends and you have to pay Ports Canada dividends—if you make money. If you do not make money, nobody will force you to pay dividends. That was the dividend side.

The \$23 million? Well, if they exercise their put option in 1991, then we will have all through these years benefit of a good partner which knows the business and has been very instrumental in starting it up.

So my financial analysis—and I have some financial analysis that I have kept in my notes here—tells me that it is not a bad deal from a business standpoint. It is one we can live with. If we could improve it, it would be much better. Maybe there would have been possibilities to do that.

From a public policy point of view, from a government overall perception point of view, I do not know; but I would have been prepared to go to the government and put it forward and say: Mr. Government, here is my position; if you want to buy them out, okay, but not before looking at all of it.

There seems to have been a group of people that prejudged the question and decided that the conclusion was only to buy them out. I did not think we should hastily do that. I was ready to go through the process of looking at the options, and maybe it would have been possible for them to change their mind before the end of the process, or for me slightly to change it. I do not know, but I thought the process should go through.

Mr. Fulton: You wanted the government to move on it. What was the government's response to your January 29, 1985 briefing note?

Mr. Auger: The communications between the Minister's office and myself were very few during that time. They were mostly with the chairman or the chairman's EA.

Mr. Angus: That is, the Minister's communication was to the chairman?

Mr. Auger: Yes. The Minister's office in general.

Mr. Fulton: You never had a written or a formal direct telephone or personal response?

Mr. Auger: To say to go ahead and do it?

Mr. Fulton: Yes.

Mr. Auger: Maybe the chairman had. That is something else.

Mr. Fulton: I am through for the moment, Mr. Chairman. Maybe someone else has a question.

The Chairman: Are there other questions from members?

Mr. Angus: I have a couple.

Back to the whole question of pre-engineering, was Fednav contracted by the National Harbours Board to conduct pre-engineering? Were they contracted by the Department of Transport?

[Translation]

des intérêts... Cela me semblait être la seule participation du gouvernement en termes réels.

Puis il y a le fait qu'il faut payer des dividendes à Fednav et à Ports Canada si vous faites des bénéfices. Autrement, personne ne peut vous forcer à verser des dividendes. Il y avait donc aussi cet élément.

En ce qui concerne les 23 millions de dollars? Eh bien, si la Société exerce son droit d'option en 1991, nous aurons eu pendant toute cette période l'avantage d'un bon associé qui connaît le milieu et qui a largement contribué à l'établir.

Par conséquent, d'après mon analyse financière—et j'ai conservé certains éléments de cette analyse dans mes notes ici—il ne s'agissait pas d'un mauvais contrat du point de vue commercial. Nous pouvions nous en accommoder. Si nous pouvions l'améliorer, tant mieux. Cela aurait peut-être été possible.

Mais du point de vue de la politique publique, du point de vue du gouvernement en général, je ne sais pas; mais j'aurais été disposé à me présenter devant le gouvernement et à dire: Monsieur le gouvernement, voici ma position; si vous voulez désintéresser cette entreprise, d'accord, mais ne le faites pas avant d'avoir examiné tous les facteurs.

Il me semble qu'un groupe de personnes a préjugé de la question et décidé que la seule solution était le désintéressement. À mon avis, il ne fallait pas procéder de façon aussi précipitée. J'étais disposé à explorer toutes les possibilités, et il m'aurait peut-être été possible de leur faire changer d'idée avant la fin du processus, ne serait-ce qu'un peu. Je ne sais pas, mais il me semblait qu'il fallait procéder ainsi.

M. Fulton: Vous vouliez que le gouvernement agisse. Quelle a été la réaction du gouvernement à votre note d'information du 29 janvier 1985?

M. Auger: Il y a eu très peu de communication, à cette époque, entre le Cabinet du ministre et moi-même. Il a communiqué surtout avec le président ou son adjoint exécutif.

M. Angus: Vous voulez dire que le ministre a communiqué avec le président?

M. Auger: Exactement. Le Cabinet du ministre en général.

M. Fulton: Vous n'avez jamais reçu directement une réponse écrite ou téléphonique officielle?

M. Auger: Pour me dire de procéder?

M. Fulton: Oui.

M. Auger: Peut-être que le président en a reçu une. Mais c'est là une autre question.

M. Fulton: J'ai fini pour l'instant, monsieur le président. Un autre membre du Comité a peut-être une question à poser.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Angus: J'en ai quelques-unes.

Pour revenir à la question du pré-usinage, le Conseil des ports nationaux a-t-il adjugé à la Fednav un marché de préusinage? Ou est-ce que le ministère des Transports l'a fait?

[Texte]

Mr. Auger: Not that I know.

Mr. Angus: Then what you are saying is that they did it on their own? Therefore there was no payment for services rendered, etc.?

Mr. Auger: No.

Mr. Angus: Was there a consideration during this whole process of purchasing the pre-engineering from Fednav? Was that considered an option? Were any overtures made to Fednav as to whether they would be prepared, obviously at a price?

Mr. Auger: Not that I can recall, but maybe you should ask that one to Mr. Morrison.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Auger: Maybe he has a better memory than I, but I do not recall any.

Mr. Angus: Okay.

A final question. It goes back to your discussion about the time line. Would it be accurate to say that one of the reasons why the government and the National Harbours Board decided to go with the private sector on this project was that, to stay within the public sector and to follow the normal Treasury Board guidelines for funding approval, etc . . . that in effect this was a way of circumventing the rules to get the job done?

Mr. Auger: Yes. I do not like the word "circumventing", but I think it was a way to expedite things in order to get it done.

• 1205

Mr. Angus: If it had been a total—

Mr. Auger: I am sorry. I have to qualify that. Most of the decision had still to go back to Treasury Board—the decision to fund it and the decision to enter into an agreement, the decision for major parts of the project. Still, it was declared a major Crown project.

So perhaps the answer is to the fact that it was considered by everybody, including Treasury Board, a project that had to be on a fast track, and therefore they were co-operating fully with us in making sure it would happen on time—more than "circumventing" anything, I guess; streamlining the process, rather than changing it around.

Mr. Angus: But if, as you say, they still had to receive the same approvals in Treasury Board—and I am not going to get into whether it was one less or one more or whatever, but roughly the same kind of approvals; the major approvals—what benefit was there to the streamlined approach? Why can the private sector do it faster, still meeting the public-sector rules, than the public sector itself can do it?

Mr. Auger: I think the rules imposed by Treasury Board on this particular project were lighter than they would have been if we had followed the normal government—strictly govern-

[Traduction]

M. Auger: Non, pas à ma connaissance.

M. Angus: Ils ont donc fait cela de leur propre chef? Il n'y a pas eu de rémunération pour services rendus, etc.?

M. Auger: Non.

M. Angus: A-t-il été question, durant tout ce processus, d'acheter le pré-usinage de la Fednav? Cette possibilité a-t-elle été envisagée? A-t-on fait des offres à la Fednav pour voir si elle était préparée à vendre, à un certain prix, évidemment?

M. Auger: Non, pas que je me souviene, mais peut-être pourriez-vous interroger M. Morrison à ce sujet.

M. Angus: Très bien.

M. Auger: Il a peut-être meilleure mémoire que moi, je ne me souviens pas qu'il y ait eu pareille offre.

M. Angus: D'accord.

Une dernière question. Elle se rapporte à votre discussion au sujet des délais. Est-il juste de dire qu'une des raisons qui a incité le gouvernement et le Conseil des ports nationaux à opter pour le secteur privé dans ce cas était que, si l'on avait opté pour le secteur public et appliqué les lignes directrices habituelles du Conseil du Trésor au sujet de l'approbation des fonds, etc . . . qu'il s'agissait en fait d'un moyen de contourner les règles pour faire faire le travail?

M. Auger: Oui. Je n'aime pas le mot «contourner», mais je pense que l'on a effectivement procédé ainsi pour accélérer les choses et faire aboutir le projet.

M. Angus: S'il s'était agi d'un . . .

M. Auger: Excusez-moi. Je dois nuancer cela. La décision revenait en fait au Conseil du Trésor, c'est-à-dire la décision de financer le projet, de conclure un accord, d'entreprendre les principaux éléments du projet. Mais l'on a néanmoins considéré cela comme un grand projet de la Couronne.

Pour répondre à votre question, je pense que tous les responsables, y compris le Conseil du Trésor, estimaient que le projet devait procéder rapidement et c'est pourquoi ils ont tous coopéré avec nous pour garantir le respect du délai—il ne s'agissait pas vraiment de «contourner» quoi que ce soit; il s'agissait plutôt de simplifier le processus, et non pas de le changer.

M. Angus: Mais si, comme vous le dites, il fallait quand même obtenir les mêmes approbations du Conseil du Trésor—et je ne vais pas débattre la question de savoir s'il y avait une approbation de plus ou de moins, il s'agissait à peu près des mêmes approbations, les principales—quel avantage pouvait découler d'une simplification du processus? Pourquoi le secteur public peut-il procéder plus rapidement, tout en respectant les règles du secteur public, que ce dernier?

M. Auger: Je pense que les règles imposées par le Conseil du Trésor pour ce projet étaient moins strictes qu'elles ne l'auraient été si nous avions suivi le processus gouvernemen-

[Text]

ment—process. On the other hand, what is very important here, I think, is the fact that having on board with us someone experienced in the business of putting together coal terminals, putting together an operating group to operate coal terminals, was a very important ingredient in the success of Ridley Terminal from a construction and operational standpoint. That was an element we wanted in order to be able, first, to have the credibility needed in front of the buyers and the shippers, and also in fact to come out with something that works, and works well.

Mr. Angus: But surely, Mr. Auger, you can hire that kind of people to do that work. Secondly, if the Treasury Board agreed to lighter rules, whatever that may mean, for this private-public mix, they could also have agreed to the lighter rules for a purely public project.

The Chairman: Mr. Angus, you are going over a little of what he said, and I do not really want to cut you off, but I guess I am, in a sense. As I understand his evidence, it was pretty clear that after the negotiations on consortium one, consortium two, one he had nothing to do with, two and three were finally consummated, and with certain conditions, such as pre-engineering, they just would not have come through by the deadline imposed by the public sector, i.e., the Government of Canada.

Mr. Angus: I realize that.

The Chairman: Everything else is open to conjecture and argument. You can do that, but that is, as I understand it, a synopsis of Mr. Auger's evidence.

Mr. Auger: Yes.

Mr. Angus: I am trying to learn, Mr. Chairman.

M. Ouellet: Monsieur Auger, je veux revenir à une question qui vous a été posée antérieurement au sujet de vos relations avec le président du conseil. Quand on lit la loi régissant la Société canadienne des ports, il est clair que le conseil assure la direction et la gestion des affaires de la Société et, qu'à cette fin, il dispose de tous les pouvoirs et remplit toutes les fonctions de celle-ci. En d'autres mots, il me semble clair, d'après la loi, que c'est le conseil au complet, et non pas l'exécutif ou un comité de direction, qui a l'autorité suprême. C'est vraiment le conseil au complet qui assure l'entière gestion.

Deuxièmement, il me semble que c'est le président qui est le principal dirigeant de la Société. Dans vos difficultés avec le président du conseil, avez-vous senti que celui-ci ne comprenait pas ou ne voulait pas comprendre la loi régissant la Société canadienne des ports et qu'il y avait un conflit inhérent entre vous deux parce que le président ne vivait pas selon les termes mêmes de la loi?

• 1210

M. Auger: Je pense que dans n'importe quelle société, qu'il s'agisse d'une société de la Couronne ou d'une autre société, il

[Translation]

tal—strictement gouvernemental—habituel. Par ailleurs, ce qui est bien important dans ce cas, je crois, est que le fait d'avoir avec nous une entreprise ayant de l'expérience dans l'aménagement de terminus de charbon, dans la constitution d'un groupe apte à exploiter des terminus de charbon, a beaucoup contribué au succès du projet sur les plans de la construction et de l'exploitation. Nous tenions à cet élément afin de jouir de la crédibilité voulue face aux acheteurs et aux expéditeurs et d'aboutir à un résultat efficace et efficient.

M. Angus: Mais vous pouvez certainement, monsieur Auger, embaucher des personnes possédant ces compétences pour faire le travail. Par ailleurs, si le conseil du Trésor a convenu d'assouplir les règles, indépendamment de ce que cela peut vouloir dire, pour ce projet mixte public-privé, il aurait également pu assouplir les règles pour un projet strictement public.

Le président: Monsieur Angus, vous reprenez un peu ce qu'il a dit, je ne veux pas vous interrompre, mais je suppose que c'est ce que je fais. Si je comprends bien son témoignage, il est assez clair qu'après les négociations au sujet du premier consortium, du deuxième consortium, avec lequel il n'avait rien à voir, le deuxième et le troisième ont finalement été choisis, et, compte tenu de certaines conditions, par exemple au sujet du préusinage, il aurait été impossible de respecter le délai imposé par le secteur public, c'est-à-dire le gouvernement du Canada.

M. Angus: Je le comprends.

Le président: Tout le reste peut faire l'objet de conjectures et de discussions. Cela est tout à fait possible, mais, si je comprends bien, cela résume le témoignage de M. Auger.

M. Auger: Oui.

M. Angus: J'essaie tout simplement d'apprendre, monsieur le président.

Mr. Ouellet: Mr. Auger, I would like to go back to a prior question regarding your relationship with the chairman of the board. One merely has to read the Canada Ports Corporation Act to realize that the board is responsible for the direction and management of the Corporation's affairs and that, for this purpose, it has all the powers and responsibilities of the Corporation. In other words, it is fairly clear, according to the Act, that the entire board, and not only an executive committee has supreme authority. It is the full board which is responsible for management.

Secondly, it seems to me that the Chairman is the head of the Corporation. In your conflicts with the Chairman of the board, did it seem to you that he did not understand or want to understand the Canada Ports Corporation Act and that there was an inherent conflict between you two because the Chairman did not want to abide by the Act?

Mr. Auger: I think that in any corporation, a Crown corporation or otherwise, it is essential that there be an

[Texte]

est toujours nécessaire qu'il y ait entente entre le conseil et l'exécutif. Des livres ont été écrits à ce sujet, mais ils ne sont pas suffisants. Pour qu'il y ait de l'harmonie dans une société, il doit toujours y avoir de l'entente entre les joueurs principaux.

Je dois dire qu'on a fait plusieurs essais à la Société canadienne des ports, du moins de mon temps, pour essayer de délimiter les zones d'influence et trouver un terrain d'entente afin qu'on ne se marche pas sur les pieds. On a essayé de se préoccuper des besoins de la Société au lieu de se chicaner pour une clôture ou un territoire pris par l'autre et qui n'aurait peut-être pas dû l'être. Cependant, le président du conseil de l'époque et moi-même ne partagions pas toujours le même avis à ce sujet.

Ce n'était pas le seul problème, comme je l'ai dit tout à l'heure, mais on n'est pas ici pour parler de mes problèmes. Ce n'est pas la seule raison qui m'a poussé à démissionner. Il y en avait d'autres, mais c'est évidemment une des raisons.

M. Ouellet: Sous combien de présidents du conseil avez-vous servi? Quels ont été vos rapports avec les autres présidents de conseil?

M. Auger: Il y a eu seulement deux présidents de conseil de la Société canadienne des ports. M. McPherson a été le premier. Il a été nommé en même temps que moi. J'avais d'ailleurs travaillé avec lui auparavant. Il y avait des comités consultatifs auparavant, et il était le président du comité consultatif de Vancouver. Il y a aussi M. Huntington. M. McPherson et moi avons réussi à délimiter nos territoires, à nous entendre sur un document établissant les responsabilités du conseil et celles du chef de la direction ou principal dirigeant. Il n'y a pas eu de problèmes importants. Avec M. Huntington, il ne semblait pas y en avoir au début, mais il y en a eu quelques-uns vers la fin.

M. Ouellet: Merci.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: I appreciate what Mr. Auger has been telling us this morning about the background of the decisions we are investigating today. Just as a matter of information, in the guarantees being given to the bank of some \$205 million, would the \$23 million Fedcom put in as their portion be included in the guarantees given to the bank?

Mr. Auger: No. Not in that \$205 million.

Mr. Belsher: Did the government in any other circumstance guarantee the \$23 million on behalf of the Fedcom organization?

Mr. Auger: No. I guess the only point where there is a link is that in 1991, if Fednav wants to get out of the deal, they can put up their shares and we would have to buy them at original cost plus interest at prime plus one. It is not, in my mind anyway, a document guaranteeing anything, but it is certainly one way for Fednav to get out of the deal, if they want to exercise it. It is at their discretion.

[Traduction]

understanding between the board and the executive. Books have been written on the subject, but they are not enough. If there is to be harmony within a corporation, there must be an understanding between the main players.

We have tried several things at the Canada Ports Corporation, at least during my time, to try and circumscribe the spheres of influence and establish some understanding so as not to step on each other's toes. We tried to be concerned with the needs of the Corporation rather than fight over some border or some territory that somebody else overstepped and perhaps should not have. But the Chairman of the Board at the time and myself did not always share the same view on this matter.

As I said earlier, that was not the only problem, but we are not here to air out our problems. That is not the only reason why I resigned. There were others, though that was obviously one of them.

Mr. Ouellet: Under how many chairmen of the board did you serve? How was your relationship with other chairmen?

Mr. Auger: There were only two chairmen of the board of the Canada Ports Corporation. Mr. McPherson as the first. He was appointed at the same time as I was. In fact, I had worked with him before. Prior to that, there were advisory committees and he was chairmen of the Vancouver Advisory Committee. There was also Mr. Huntington. Mr. McPherson and myself were able to establish our territories, to agree on a document setting the board's responsibilities and those of the executive officer or head. There were no major problems. With Mr. Huntington, there did not seem to be any at first, but there were a few towards the end.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je comprends ce dont M. Auger nous a parlé ce matin au sujet du contexte des décisions que nous explorons aujourd'hui. Je voudrais savoir si les garanties données à la banque pour la somme de quelque 205 millions de dollars englobaient le montant de 23 millions de dollars qu'a contribué la Fedcom.

M. Auger: Non. Cela n'était pas inclus dans les 205 millions de dollars.

M. Belsher: Est-ce qu'à un autre moment le gouvernement a garanti ce montant de 23 millions de dollars pour le compte de la Fedcom?

M. Auger: Non. Je suppose que le seul lien qui existe est que, en 1991, si la Fednav veut se retirer, elle peut offrir ses actions et nous serions obligés de les acheter au coût initial majoré du taux préférentiel d'intérêt plus un. Il ne s'agit pas, à mon avis, d'un document qui garantit quoi que ce soit, mais cela fournit certes à la Fednav un moyen de se retirer de cette affaire, si elle le veut. Il n'en tient qu'à elle.

[Text]

Mr. Belsher: But to your knowledge there is no guarantee on the \$23 million, if they borrowed it, and I do not know whether they did or not—that there was any other guarantee in there.

Mr. Auger: I do not see how that could even happen, because it was their own financing, not the government's or NHB financing.

The Chairman: Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to go back to that same period of time and get it clear in my mind. When you sent the briefing note you were doing it on behalf of the board. So it was the board's view, not your view, that some kind of a buy-out should take place.

Mr. Auger: It was the executive committee's view. As the briefing note says: That was a signal from the executive committee of Canada Ports Corporation to evaluate matters at the earliest possible date. There was a sense of urgency communicated to me by them that it should be reviewed.

• 1215

Mr. Fulton: At that period of time, had you—

Mr. Ouellet: It is not the board.

Mr. Auger: The executive committee, which is a committee of the board.

Mr. Fulton: During that period of time, December 1984, January 1985, those months, had you or had the executive committee of the board had meetings with Fednav to discuss the evolution of this proposal to buy them out?

Mr. Auger: Not to my knowledge.

Mr. Angus: Did you feel you could not do that without a go-ahead from Treasury Board or from the Minister?

Mr. Auger: From a business standpoint, I would say that if you want to buy out your partners and you go empty-handed and with nothing in your pockets, you are in a very weak position to negotiate.

I do not know if I should mention this at this time. There was a review, a prior review, with the previous chairman and his board. There was a full review of the Fednav case in 1984 which led to a decision of the then board to do nothing with it until 1986, and to review it in 1986. It was not something that someone at the tail-end of 1984 said, hey, you have not done anything with it. In 1984 there was a full review of it by the then Canada Ports Corporation board.

The Chairman: And a decision made to do nothing.

Mr. Auger: The decision was—

The Chairman: To evaluate in 1986.

Mr. Auger: —to do nothing because of conflicting legal advice we got at that time and potential legal complication if we would move before July of 1986, which is the end of the

[Translation]

M. Belsher: Mais à votre connaissance, il n'y a pas de garantie pour cette somme de 23 millions de dollars, si la société l'a empruntée, et je ne sais pas si c'est ce qu'elle a fait—à savoir s'il y a une autre garantie qui s'applique.

M. Auger: Je ne vois pas comment il pourrait en être ainsi, puisqu'il s'agissait de son propre financement, et non pas celui du gouvernement ou du CPN.

Le président: Monsieur Fulton.

M. Fulton: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de revenir à cette même période, parce que je voudrais que cela soit bien clair dans mon esprit. Lorsque vous avez envoyé cette note, vous agissiez au nom du conseil. C'était donc de l'avis du conseil, et non pas uniquement du vôtre, qu'il devait se faire un désintéressement.

M. Auger: C'était l'avis du comité exécutif. Comme le dit la note d'information: Il s'agissait là d'un signal donné par le comité exécutif de la Société des ports nationaux de la nécessité d'évaluer ce dossier dans le plus bref délai possible. Le Comité m'a laissé entendre que cela devait se faire de toute urgence.

M. Fulton: À ce moment-là, avez-vous . . .

M. Ouellet: Il ne s'agissait pas du conseil.

M. Auger: Il s'agissait du comité exécutif, c'est-à-dire d'un comité du conseil.

M. Fulton: À ce moment-là, c'est-à-dire en décembre 1984, janvier 1985, est-ce que vous-même ou le comité exécutif du conseil aviez tenu des réunions avec la Fednav pour discuter de ce projet de désintéressement?

M. Auger: Non, pas à ma connaissance.

M. Angus: Estimiez-vous que vous ne pouviez procéder sans l'autorisation du Conseil du Trésor ou du ministre?

M. Auger: Du point de vue des affaires, je dirais que si vous voulez désintéresser vos associés et que vous vous présentiez devant eux les poches vides, vous n'êtes pas en très bonne position pour négocier.

Je ne sais pas si je devrais vous mentionner ceci. Il y a eu un examen, un examen antérieur, avec l'ancien président et son conseil. En 1984, le conseil a en effet fait une étude exhaustive du dossier Fednav et il a alors décidé de ne rien faire jusqu'en 1986, c'est-à-dire de le revoir en 1986. Ce n'est pas qu'une personne a dit, à la toute fin de 1984, que le dossier était resté inactif. En 1984, le conseil d'administration de la Société canadienne des ports a fait un examen exhaustif du dossier.

Le président: Et il a alors décidé de ne rien faire.

M. Auger: Il a décidé . . .

Le président: De l'évaluer en 1986.

M. Auger: . . . de ne rien faire étant donné les avis juridiques contradictoires que nous avons reçus à ce moment-là et les complications légales qui auraient pu se produire si nous étions intervenus avant juillet 1986, soit avant la fin du

[Texte]

two-year moratorium when at the time of negotiation we agreed that nobody could sell their shares for two years.

The Chairman: Just to clarify something you said earlier. You said you did renegotiate some of the interest payment, because interest rates had come down. Was that done before 1984, or was that part of this assessment in 1984?

Mr. Auger: That was done—let me check my memory here. It was done during the McPherson era. I think it was during 1983-1984.

Mr. Fulton: And in summary, the reason you did not want to go forward with the \$39.5 million purchase or negotiation at that time was that it would have been Canada Ports Corporation money and what you were hoping to see transpire was that the funds would come forward from either the Department of Transport or from the government generally; that it would not come from Canada Ports Corporation funds, it would come from the government, if there was going to be a buy-out.

Mr. Auger: No. My opposition to the signing of the Treasury Board document had nothing to do with the funding. Of course, the funding was part of the problem in order to buy them out, but basically the reason for not signing the Treasury Board document was I did not feel I had full board support to do it, and I did not feel that all the options were—

The Chairman: Yes. You also said you did not think it covered all the options.

Mr. Auger: Yes.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, Mr. Auger mentioned, as I recall, that he was one of the instrumental players in putting together the agreement with Fednav—that existing agreement which exists between Ports Canada and Fednav. Can you tell me, Mr. Auger, at that time was there an agreement with Fednav with respect to the management administration of RTI; and what understanding was reached at the beginning, and what is it now?

Mr. Auger: A very good question.

There was in the first deal the fact that the managing partner would be Fednav, and they would manage the terminal for a fixed fee plus a participation, I guess, in the results. That was never enacted, in the sense that there were no negotiations before the opening up of the terminal between us, National Harbours Board, and Fednav; which led to the conclusion that we did not need that additional level in the administration and Ridley Terminals could do it itself as a corporation and could hire a chief executive officer, in the person of Bruce Garvey, and run it directly, without any intermediary, and also without having to pay for that. So on the understanding between the two partners, we removed that from the between-corporation agreement.

[Traduction]

moratoire de deux ans que nous avons imposé au moment des négociations, c'est-à-dire que nous avons convenu que personne ne vendrait ses actions avant deux ans.

Le président: Je voudrais tout simplement préciser un point que vous avez déjà fait valoir. Vous avez déclaré avoir renégocié certains des paiements d'intérêt, parce que les taux d'intérêt avaient diminué. Est-ce que cela s'est fait avant 1984 ou est-ce que cela faisait partie de l'évaluation de 1984?

M. Auger: Cela s'est fait—laissez-moi voir. Cela s'est fait sous McPherson. Je pense que c'était en 1983-1984.

M. Fulton: Bref, vous ne vouliez pas aller de l'avant avec cet achat ou cette négociation de 39,5 millions de dollars à ce moment-là parce qu'il se serait agi de fonds de la Société canadienne des ports et que vous espériez que ces fonds viennent soit du ministère des Transports soit du gouvernement en général; vous ne vouliez pas que cette somme soit tirée sur le budget de la Société canadienne des ports, mais qu'elle vienne plutôt du gouvernement, s'il devait y avoir désintéressement.

M. Auger: Non. Mon refus de signer le document destiné au Conseil du Trésor n'avait rien à voir avec le financement. Bien sûr, cela faisait partie du problème de désintéressement, mais la principale raison pour laquelle j'ai refusé de signer le document destiné au Conseil du Trésor était que je croyais pas avoir le plein appui du conseil et qu'il ne me semblait pas que toutes les possibilités avaient été...

Le président: Oui. Vous avez également dit que l'on n'avait pas exploré toutes les possibilités.

M. Auger: Exactement.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, si je me souviens bien, M. Auger a déclaré qu'il avait été un des principaux intervenants dans l'établissement de l'accord avec la Fednav, c'est-à-dire de l'accord existant entre Ports Canada et Fednav. Pouvez-vous me dire, monsieur Auger, si l'on avait à ce moment-là conclu avec la Fednav un accord au sujet de la gestion de RTI; quel accord a-t-on conclu au départ, et quel est-il actuellement?

M. Auger: C'est là une très bonne question.

Dans le premier contrat, il était prévu que l'associé directeur général serait la Fednav, qui assurerait la gestion du terminus contre un droit fixe majoré, je suppose, d'une participation aux résultats. Mais cela n'a jamais été exécuté dans le sens où il n'y a jamais eu de négociations, avant l'ouverture du terminus, entre nous, le Conseil des ports nationaux, et la Fednav. C'est ce qui a abouti à la conclusion que nous n'avions pas besoin d'un palier supplémentaire dans l'administration et que la *Ridley Terminals* pouvait assumer elle-même cette responsabilité, quitte à embaucher un président-directeur général, soit en l'occurrence M. Bruce Garvey, et administrer directement l'installation, sans intermédiaire et sans être obligé de payer quoi que ce soit pour cela. Compte tenu de l'entente entre les

[Text]

Mr. Reid: The two partners, then, I take it, Mr. Auger, are simply in the position of shareholders in getting information through the board from the operators of Ridley Terminal. You are telling me the situation that evolved was one such that the two partners, being the shareholders, simply allowed RTI to continue the business operation on its own and report it through the board to the shareholders.

Mr. Auger: Absolutely. Exactly, sir. Yes.

Mr. Reid: Will you go so far as to say that included the question of financing, renegotiation of the loans, and continued financing . . . and I understand there is a continuing loan for RTI.

Mr. Auger: Yes. Of course the board members, who were predominantly nominees of the National Harbours Board *cum* Ports Canada, was the instrument to review all these things and direct staff to do whatever had to be done, including some of these things in the operation, as well as the financing. It was from the Ridley Terminals board, on which a number of Fednav representatives and a number of NHB representatives sat, that the decision to task me to go and renegotiate with TD emanated. Yes.

Mr. Reid: Do the shareholders extend to the management of RTI a line of credit within which they must operate, particularly in relationship to the banking facilities?

Mr. Auger: I am not sure I get your question. Certainly the inner workings of Ridley Terminals, as far as a daily line of credit is concerned . . . it is exactly as if it were another commercial corporation.

Mr. Cochrane: Just a question to take advantage of your background knowledge. To take you from Ridley Terminal to Rodney Terminal, which is in Saint John, I understand—

The Chairman: It is part of our motto: "From sea to sea".

Mr. Cochrane: I guess you can always speak of what happened while you were there. There was a question about the pilings that were put in—they were concrete and so on—and the cracks that were in them. Are you familiar with that problem? Obviously there has been litigation since that time on behalf of Ports Canada, or National Harbours Board, probably, when it was initiated. Do you remember the status of that when you left—what had happened and the circumstances?

Mr. Auger: I think when I left it was still in the middle of negotiations and fact-gathering from both sides. John Keewit and Son I guess was the prime player on the other side, and ourselves on the side of the Port of Saint John. Yes, it was fact-gathering. Each of us had a defined position for negotiations, and we were still negotiating.

[Translation]

deux associés, nous avons donc supprimé cela de l'accord entre les sociétés.

M. Reid: Donc, si je comprends bien, monsieur Auger, les deux associés ne sont en fait que des actionnaires qui obtiennent des renseignements par l'intermédiaire du conseil des exploitants du terminus *Ridley*. D'après ce que vous venez de me dire, la situation a évolué de telle manière qu'un des deux associés, c'est-à-dire les actionnaires, a tout simplement permis à la RTI de continuer elle-même l'exploitation et d'en faire rapport aux actionnaires par l'entremise du conseil.

M. Auger: Absolument. Exactement.

M. Reid: Iriez-vous jusqu'à dire que cela incluait le financement, la renégociation des prêts et le financement continu . . . si je comprends bien, il y a un prêt continu pour la RTI.

M. Auger: En effet. C'était évidemment les membres du conseil, qui sont surtout nommés par le Conseil des ports nationaux soit Ports Canada, qui étaient chargés d'examiner tout cela et d'enjoindre au personnel de prendre les mesures nécessaires, notamment au sujet de l'exploitation et du financement. C'est le conseil d'administration de la *Ridley Terminals*, auquel siègent des représentants de la Fednav et des représentants du CPN, qui a décidé de me charger de renégocier le prêt auprès de la Banque Toronto-Dominion. Oui.

M. Reid: Est-ce que les actionnaires accordent à l'administration de la RTI une ligne de crédit à laquelle elle doit s'en tenir spécialement en ce qui concerne les opérations bancaires?

M. Auger: Je ne suis pas sûr de comprendre votre question. En ce qui concerne le fonctionnement interne de la *Ridley Terminals*, pour ce qui est d'une ligne de crédit quotidienne . . . cela est exactement la même chose que pour toute autre entreprise commerciale.

M. Cochrane: Je voudrais tout simplement vous poser une question pour tirer parti de vos connaissances générales. Si vous me permettez de vous amener du terminus *Ridley* au terminus *Rodney*, qui est à Saint-Jean, je crois savoir . . .

Le président: C'est bien ce que veut dire notre devise «D'un océan à l'autre».

M. Cochrane: Je suppose que vous pouvez toujours discuter de ce qui s'est produit lorsque vous étiez là. Il a été question des pilotis qui avaient été installés—qui étaient en béton—et qui présentaient des failles. Êtes-vous au courant de ce problème? On a intenté un procès depuis au nom de Ports Canada, ou de ce qui était sans doute à l'époque le Conseil des ports nationaux. Vous souvenez-vous de l'état de ce dossier au moment de votre départ; que s'était-il produit et quelles étaient les circonstances du cas?

M. Auger: Lorsque je suis parti, je pense que l'on en était encore aux négociations et à l'enquête. Je pense que la *John Keewit and Son* était le principal intervenant de l'autre côté, tandis que nous étions évidemment du côté du port de Saint-Jean. Mais il s'agissait effectivement de l'étape d'enquête. Chacun avait une position précise à l'égard des négociations, et nous étions encore en train de négocier.

[*Texte*]

I understand now it has been resolved. I do not know how, but I have heard that.

Mr. Cochrane: The contractor was who? Do you remember offhand?

Mr. Auger: John Keewit and Son, with a subcontractor in Saint John called Joseph Lightly and Son, which I guess went bankrupt afterwards, or was sold; I am not sure.

Mr. Cochrane: So you think the matter has been resolved and that is something I can follow up with Mr. Huntington, I presume.

Mr. Auger: Or Mr. de Belleval; because the damage occurred before I came on board the National Harbours Board. The negotiations were long and protracted. But I understand it has been resolved.

The Chairman: Mr. Fulton.

• 1225

Mr. Fulton: One final short question, Mr. Chairman.

Could you tell the committee what the roles of H.H. Stikeman and John Von Veh were in relation to this matter?

The Chairman: He has not even heard of them.

Mr. Auger: No, but I mean you are talking about . . . ?

Mr. Fulton: Mr. Stikeman I believe was the negotiator for Fednav in terms of their participation. Is that not correct?

Mr. Auger: No.

Mr. Fulton: Who represented Fednav?

Mr. Auger: Stikeman-Elliott, but the negotiator was . . . Gee, I am looking for his name now. I see him. It was not Stikeman. I do not know if he was involved because then it goes up the firm and down. A lady also was involved on the fiscal side of the deal, but it was not Stikeman.

Mr. Fulton: Were any of the principals of Fednav involved in the negotiations?

Mr. Auger: Sure. I guess Peter Jones was involved, and Mr. Pathy was certainly involved in his area, yes.

Mr. Fulton: Was Mr. Paul Martin involved in the negotiations?

Mr. Auger: No. Paul Martin was heading Canada Steamship Lines at that time. I do not think it was even with Fednav at that time; it was with Power Corporation.

Mr. Fulton: So Mr. Stikeman and Mr. Von Veh were not involved in the negotiations?

Mr. Auger: These names only mean something to me in relation to what I read in the paper—nothing else.

Mr. Fulton: Thank you.

[*Traduction*]

Je crois savoir que ce dossier a maintenant été réglé. Je n'en suis pas certain, mais c'est ce que j'ai entendu dire.

M. Cochrane: Qui était l'entrepreneur? Vous en souvenez-vous?

M. Auger: La *John Keewit and Son*, avec un sous-traitant à Saint-Jean appelé *Joseph Lightly and Son*, qui a par la suite fait faillite ou a été vendu, je ne suis pas sûr.

M. Cochrane: Vous pensez donc que la question a été réglée et que je peux en discuter avec M. Huntington, je suppose?

M. Auger: Oui, avec M. de Belleval; parce que les dommages se sont produits avant que je n'arrive au conseil d'administration du Conseil des ports nationaux. Les négociations ont été très prolongées. Mais je crois savoir qu'elles ont abouti.

Le président: Monsieur Fulton.

M. Fulton: J'aurais une dernière et courte question à poser, monsieur le président.

Pouvez-vous dire au Comité quels rôles ont joués H.H. Stikeman et John Von Veh dans ce dossier?

Le président: Il n'en a jamais entendu parler.

M. Auger: Non, mais voulez-vous dire . . . ?

M. Fulton: Je pense que M. Stikeman était le négociateur pour la Fednav au sujet de sa participation. N'est-ce pas exact?

M. Auger: Non.

M. Fulton: Qui représentait la Fednav?

M. Auger: Stikeman-Elliott, mais le négociateur était . . . Laissez-moi penser. Je le vois. Non, ce n'était pas Stikeman. Je ne sais pas s'il a participé parce qu'il monte et qu'il descend l'échelle hiérarchique dans cette entreprise. Il y avait aussi une femme qui s'occupait de l'élément fiscal, mais ce n'était pas Stikeman.

M. Fulton: Est-ce que certains des cadres de la Fednav ont participé aux négociations?

M. Auger: Certainement. Je suppose que Peter Jones a participé, et M. Pathy est certainement intervenu dans son domaine de compétence, oui.

M. Fulton: M. Paul Martin a-t-il participé aux négociations?

M. Auger: Non. Paul Martin était à la tête de la *Canada Steamship Lines* à l'époque. Je pense qu'à l'époque cela n'appartenait même pas à la Fednav mais à la *Power Corporation*.

M. Fulton: Donc ni M. Stikeman ni M. Von Veh n'ont participé aux négociations?

M. Auger: Ces noms ne me disent rien sauf par rapport à ce que je lis dans le journal—rien d'autre.

M. Fulton: Merci.

[Text]

The Chairman: We read many things in the paper. An old adage is that you believe nothing of what you hear and only half of what you read. That is an old political maxim.

Colleagues, we have another session this afternoon which may fill in some of the chronology Mr. Auger touched on. I do not see any other questions, so I think we could—

Mr. Fulton: Is the meeting at 3.30 p.m., Mr. Chairman?

The Chairman: We are meeting at 3.30 p.m.

Mr. Fulton: And whom are we having then?

The Chairman: We are having Dr. Peter Meyboom and, we also believe, Mr. Morrison.

Mr. Angus: I would like to raise just one procedural point. During Mr. Auger's presentation we talked a bit about the Treasury Board guidelines that were lighter for this particular project than normal. I wonder if the committee—and I would be prepared to move this if we need it—can request a copy of those Treasury Board guidelines for the Ridley Island project and a sample of what the normal is.

The Chairman: You can ask those questions this afternoon of Dr. Peter Meyboom, because he was the direct designated hitter for Treasury Board at that time. So that can be canvassed then.

Mr. Angus: Except that I am looking for a copy of them so we can question people on why there is a difference.

The Chairman: Let us find out what Dr. Meyboom says, because I gathered from the evidence of Mr. Auger that he said they were lighter. I did not know if they were actually reduced to paper or if it was because of public policy considerations or if you actually meant that there was a certain piece of paper from Treasury Board here compared to pieces of paper from Treasury Board in other mixed venture contracts.

Mr. Auger: I think you will get all of that clarification from Peter Meyboom, because he was appointed special observer in regard to Ridley Terminals to the National Harbours Board and then Ports Canada as well. So he was quite instrumental in expediting and helping us.

The Chairman: As we understand it from the staff, he was involved in all the discussions and he was very much involved in everything that went on in this project.

Mr. Auger: Absolutely.

The Chairman: Mr. Auger, I want to thank you very much. I know that getting a call from a parliamentary committee when you are now in the private sector is not something that excites you perhaps too much, but I appreciate very much your coming here on relatively short notice and giving us the benefit of your experience and history with the Harbours Board leading into Ports Canada, leading us up to January 29, 1985.

[Translation]

Le président: Nous lisons beaucoup de choses dans les journaux. Selon le vieil adage, il ne faut rien croire de ce que l'on entend et seulement la moitié de ce que l'on lit. C'est une vieille maxime politique.

Mes chers collègues, nous avons une autre séance cet après-midi au cours de laquelle nous toucherons peut-être à des éléments qu'a mentionnés M. Auger. Je crois qu'il n'y a pas d'autres questions, par conséquent je pense que nous pourrions...

M. Fulton: Est-ce que nous nous réunissons à 15h30, monsieur le président?

Le président: Nous nous réunissons à 15h30.

M. Fulton: Et qui seront nos témoins?

Le président: Nous accueillerons M. Peter Meyboom et aussi, je crois, M. Morrison.

M. Angus: Permettez-moi de soulever une question de procédure. Au cours de l'exposé de M. Auger, nous avons parlé un peu des lignes directrices du Conseil du Trésor qui étaient moins strictes pour ce projet que normalement. Je me demande si le Comité—et je serais disposé à présenter une motion à ce sujet—peut demander une copie de ces lignes directrices pour le projet de l'île Ridley et un échantillon de ce qui constitue des lignes directrices normales.

Le président: Vous pourrez poser ces questions cet après-midi à M. Peter Meyboom, parce qu'il était l'interlocuteur direct à l'époque au nom du Conseil du Trésor. Vous pourrez donc l'interroger à ce sujet.

M. Angus: Mais je voudrais avoir un exemplaire de ces lignes directrices pour que nous puissions interroger nos témoins sur la différence qui peut avoir existé.

Le président: Attendons de voir ce que M. Meyboom dira, parce que si j'ai bien compris le témoignage de M. Auger, ces lignes directrices ont été assouplies. Je ne sais pas si l'on a consigné cela par écrit ou si l'on a tout simplement fait entrer en jeu les questions de politique publique, ou s'il y a effectivement un document du Conseil du Trésor où l'on compare les lignes directrices de cet organisme qui s'appliquent à d'autres contrats de coentreprise.

M. Auger: Je pense que Peter Meyboom pourra vous donner toutes ces précisions, parce qu'il était l'observateur spécial dans l'affaire de la *Ridley Terminals* auprès du Conseil des ports nationaux et aussi de Ports Canada. Il a grandement aidé à accélérer le dossier et nous a beaucoup aidés.

Le président: D'après le personnel, il a participé à toutes les discussions et à toutes les étapes de ce projet.

M. Auger: Absolument.

Le président: Monsieur Auger, je vous remercie. Je sais qu'une convocation d'un comité parlementaire, lorsqu'on est dans le secteur privé, n'est pas quelque chose de très intéressant, et je vous suis donc reconnaissant d'être venu témoigner à si bref avis et de nous avoir fait profiter de votre expérience et de votre connaissance du Conseil des ports nationaux, qui est maintenant Ports Canada, jusqu'au 29 janvier 1985.

[Texte]

This committee stands adjourned until 3.30 p.m.

[Traduction]

La séance est levée jusqu'à 15h30.

AFTERNOON SITTING

• 1536

The Chairman: Order. I welcome our witness. We have Mr. Don Morrison, who is with Transport Canada at the moment. He is here today solely because at the time in question he was Vice-President of Operations of the National Harbours Board and I am informed was involved very much in the preliminary negotiations in trying to set up the consortium, whether it was the first attempt, the second attempt, or the third attempt that finally produced the agreement the committee is studying under its reference on Ports Canada.

Mr. Morrison, I am glad you are here now. Members have been briefed in camera before and have a briefing paper from staff. They are roughly aware of your evidence. We are trying to develop a different format, so that we spend more time behind closed doors getting prepared ourselves, rather than wasting the time of witnesses when they are here. So please introduce yourself and then discuss your knowledge of the contract, basically, of the Harbours Board and Fednav; the pre-incorporation agreement.

Mr. Don Morrison (Former Vice-President, Operations, Canada Ports Corporation): Thank you, Mr. Chairman.

Until May 1983 I was Vice-President of operations with the National Harbours Board, which subsequently became Ports Canada. From 1983 to 1985 I accepted an assignment with Transport Canada, working within the Air Administration; and from May 1985 to date my position has been Director General of Harbours and Ports for Transport Canada. We operate those ports across the country which are not Ports Canada ports and which are not harbour commission or Fisheries and Oceans ports.

Until May 1983 I was involved to a significant degree in the negotiation of the operating agreements for the coal terminal at Ridley Island, Prince Rupert, British Columbia. I headed the team that negotiated an original operating agreement with what we call the "Fednav consortium", comprised of Federal Commerce and Navigation Ltd., from Montreal, the Esso coal division, Gulf Coal Resources, and Manalta Coal from Alberta. I subsequently negotiated an agreement with the coal shippers, Teck and Quintette; and subsequently to that I was involved in the negotiation of the final operating agreement which is in place for the operation of the coal terminal at Prince Rupert, Ridley Island, today.

The Chairman: Let me lead off with the first question.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: La séance est ouverte. Je voudrais souhaiter la bienvenue à notre témoin, M. Don Morrison, qui travaille à Transports Canada en ce moment. La raison pour laquelle il se trouve ici aujourd'hui, c'est qu'à l'époque qui nous intéresse, il était vice-président des Opérations du Conseil des ports nationaux et, d'après les informations, a participé de très près aux négociations préliminaires en vue de l'établissement du consortium, que ce soit lors des premiers, deuxième et troisième pourparlers, qui ont finalement abouti à l'entente que le Comité examine maintenant dans le cadre du dossier de Ports Canada.

Monsieur Morrison, je suis heureux de vous accueillir aujourd'hui. Les membres ont été informés à huis clos avant la réunion et ont entre les mains un document de nos chercheurs qui fait le point sur la situation. Ils connaissent donc les grandes lignes de votre témoignage. Nous nous employons à mettre au point un nouveau mode de fonctionnement, qui consiste à nous préparer davantage en privé à l'examen d'une question, pour éviter de faire perdre un temps précieux aux témoins. Veuillez vous présenter, pour ensuite nous communiquer ce que vous savez du contrat, celui de Ports Canada et de Fednav, c'est-à-dire l'entente antérieure à la constitution en société.

M. Don Morrison (ancien vice-président des Opérations, Société canadienne des ports): Merci, monsieur le président.

J'ai occupé jusqu'en mai 1983 la charge de vice-président des Opérations au Conseil des ports nationaux, qui allait par la suite devenir Ports Canada. De 1983 à 1985, j'ai accepté un poste à Transports Canada, à l'Administration-Air. Depuis 1985, j'occupe le poste de directeur général des Havres et ports à Transports Canada. Nous administrons tous les ports du Canada qui ne relèvent pas de Ports Canada, de la Commission portuaire ou de Pêches et Océans.

Jusqu'en 1983, j'ai participé de près à la négociation des ententes d'exploitation relatives au terminal charbonnier de l'île Ridley, au large de Prince Rupert en Colombie-Britannique. J'ai dirigé l'équipe qui a négocié la première entente d'exploitation avec ce que nous appelons le «consortium Fednav», comprenant la société *Federal Commerce and Navigation Ltd.*, de Montréal, la division du charbon d'Esso, *Gulf Coal Resources* et *Manalta Coal* d'Alberta. J'ai par la suite négocié une entente avec les sociétés charbonnières Teck et Quintette. Enfin, j'ai participé à la négociation de l'entente finale qui a été adoptée aux fins de l'exploitation du terminal charbonnier de Prince Rupert, à l'île Ridley, en vigueur de nos jours.

Le président: Permettez-moi de lancer le débat au moyen d'une première question.

[Text]

[Translation]

• 1540

About the negotiations initially with the consortium, you were confronted with two sets of negotiations, and time was running out, because there was a commitment of the federal government of the day to produce coal out of Ridley by a certain date. So you ended up with only one individual, Fednav. What were the differences in the types of agreements you were trying to make earlier and why were they not consummated?

Mr. Morrison: In early 1982, I believe, we went public for bids—not tenders, but proposals—for the operation of the coal terminal at Ridley Island. If memory serves me correctly, we had initially six bids—six proposals—one of which we threw out for lack of conformity to proposal documents. The other four or five we assessed in some detail. The result of that was that we selected the Fednav consortium: again, Fednav—Federal Commerce and Navigation, Ltd., Montreal—Esso, Gulf, and Manalta.

During the summer of 1981 we negotiated with them an operating agreement; in other words, what their responsibilities would be to ensure the success of the coal terminal—in other words, to handle the coal shipped to the Ridley Island site by the coal companies, Teck and Quintette, from the northeast British Columbia coal fields—and what their responsibilities would be in the rail handling, the handling on the terminal, and the ship loading. We concluded that agreement with them in July or August, I believe, of 1981.

From that date on, the Fednav consortium then sat with the coal companies, Teck and Quintette, to attempt to get the fiscal or financial framework in place for them to handle the coal. They had a number of meetings—by that I mean the consortium versus Teck and Quintette, during the early fall. At times we thought there was going to be a settlement. Ultimately there was no settlement.

We were faced at that time with no settlement, no coal terminal to which to ship the coal that was to be delivered in January 1984. The critical path we had at the time from our engineers showed it was going to take somewhere between 30 months and 40 months to build the coal terminal. That was putting us into mid-1984, some six months late, even if things went well; and we still did not have an agreement in place for the coal terminal.

We were then directed by the government to attempt a deal with the coal companies for the coal companies to operate the coal terminal. The major stumbling-block to that in the past had been that, the National Harbours Board in effect operating public terminals, we had to guarantee that the terminals would in effect be operated for the use of any coal company that wished to ship through it. The feeling had been that if the coal terminal were operated by those two coal companies, other coal shippers might be blocked out. We had representations to that effect.

On sait que, dans un premier temps, vous avez mené de front deux séries de négociations, mais que vous étiez pressé par le temps car le gouvernement fédéral de l'époque s'était engagé à expédier du charbon à partir de Ridley dans des délais précis. Vous vous êtes donc retrouvé avec un seul exploitant, Fednav. Quelles sont les différences entre les deux types d'entente que vous cherchiez à conclure jusque là et pourquoi n'ont-elles pas abouti?

M. Morrison: Au début de 1982, je pense, nous avons lancé un appel d'offres—une demande de propositions, plus exactement en vue de l'exploitation du terminal charbonnier de l'île Ridley. Si ma mémoire est exacte, nous avons reçu au départ six propositions, dont l'une a été rejetée parce que non conforme aux documents de proposition. Les autres ont fait l'objet d'une évaluation de détail. C'est à la suite de cet examen que nous avons retenu les services du consortium Fednav, c'est-à-dire, encore une fois, *Federal Commerce and Navigation Ltd.*, de Montréal, Esso, Gulf et Manalta.

Au cours de l'été 1981, nous avons négocié avec ce groupe une entente d'exploitation, lui confiant la responsabilité d'assurer le succès du terminal charbonnier ou, autrement dit, de prendre en charge le charbon expédié à l'île Ridley par les sociétés Teck et Quintette en provenance du bassin houiller du nord-est de la Colombie-Britannique. L'entente précisait également les responsabilités du groupe concernant le transport ferroviaire, la manutention au terminal et le chargement à bord des navires. Nous avons conclu l'entente au mois de juillet ou au mois d'août, je pense, en 1981.

A partir de cette date, le consortium Fednav a entamé des pourparlers avec les sociétés charbonnières, Teck et Quintette, dans le but de mettre au point des structures juridiques ou financières pour la livraison du charbon. Les deux groupes, le consortium d'un côté, Teck et Quintette de l'autre, se sont réunis à plusieurs reprises au début de l'automne. Nous avons cru d'abord qu'une entente était imminente. Mais en fin de compte, les deux parties ne sont pas arrivées à se mettre d'accord.

De notre côté, nous étions dans l'embarras puisque nous n'avions pas de terminal charbonnier pour recevoir le charbon qui devait être livré en janvier 1984. Le cheminement critique que nos ingénieurs avaient établi montrait qu'il fallait s'attendre à des délais de 30 à 40 mois pour la construction du terminal. Dans la meilleure des hypothèses, on pouvait espérer comme échéance le milieu de l'année 1984, mais rien encore n'avait été signé pour l'infrastructure portuaire.

C'est alors que le gouvernement nous a demandé d'essayer de conclure un accord avec les sociétés charbonnières pour que celles-ci administrent le terminal. Or, pour y arriver, il fallait d'abord lever un obstacle de taille, à savoir pouvoir garantir, du fait qu'il incomrait au Conseil des ports nationaux d'exploiter les terminaux publics, que toutes les sociétés minières auraient accès. On craignait, en effet, que si le terminal était exploité par ces deux sociétés charbonnières, les autres exploitants ne risquent de s'en voir interdire l'accès. Plusieurs sont intervenus pour faire valoir ce point de vue.

[Texte]

Notwithstanding, we attempted to come to an agreement with the coal companies for operation of that coal terminal, for which they would have had the bulk of the coal anyway. We did do that. We did arrive at an agreement. We presented that agreement to our board, and in effect to the government.

The agreement we had arrived at with the coal companies was not as good as the agreement we had arrived at with the Fednav consortium. It was not as good as the other agreement in two perspectives: first, the appearances of running a public terminal, the actual running of a public terminal that would be accessible to other coal companies, and secondly, the financial guarantees and the financial gain or the possibility of financial gain to the government, or financial recovery, was not as good.

• 1545

We were then asked to figure out some way to get around the impasse; by now I think we were getting into mid-October. At the same time the engineers were trying to whittle down the critical path time—we were now down to between 24 months and 30 months—by making some changes in the way in which the terminal was to be laid out and the terminal was to be built. At the same time as they were doing that, we were still trying to come to an arrangement whereby we could have the framework to build the terminal, have a deal with some operator or some shipper actually to take the responsibility for building the terminal for us.

We looked at many scenarios. The one that is in place today was the one we finally selected, and that was the National Harbours Board and Fednav without its other partners. At the time we had a signed agreement with Fednav, Manalta, Esso, and Gulf as the Fednav consortium. Fednav had to go to the other partners to ask for release from that contract. They did that. The other partners I guess realized that after the lengthy deliberations and negotiations that original approach was not going to work. They allowed Fednav in effect to come on their own, to become a partner with the National Harbours Board in the formation of Ridley Terminals Inc., and then we began negotiations as RTI for an operating agreement to plan, construct, build, and operate the coal terminal that is at Ridley Island today.

If memory serves me correctly, by this time our critical path requirements were down to 22, 24, 26 months. The agreement with RTI and the two coal companies was reached either in December 1981 or January 1982, giving just about enough time to do the final planning, the procurement, the construction, to prepare the coal terminal. The coal terminal was completed in January 1984. At the same time as we were doing the operating agreements—in other words, where were the stacker-reclaimers going to be positioned, where were they going to be bought from, how were they going to operate, were we going to use dumpers, were we going to use car tipplers,

[Traduction]

Quoi qu'il en soit, nous n'en avons pas moins essayé de conclure une entente avec les sociétés charbonnières pour l'exploitation du terminal car, de toute façon, celles-ci allaient fatalement se retrouver avec la plus grande partie du charbon à transporter. Nous avons effectivement réussi à conclure une entente. Nous l'avons présentée à notre Conseil et, par voie de conséquence, au gouvernement.

Mais cette entente avec les sociétés charbonnières n'offrait pas les mêmes avantages que celle que nous avions conclue avec le consortium Fednav. Elle présentait, en effet, deux défauts par rapport à l'autre: tout d'abord, du point de vue de l'exploitation d'un terminal public, accessible à toutes les autres sociétés charbonnières, elle ne projetait pas la même image d'impartialité; deuxièmement, l'État ne bénéficiait pas des mêmes garanties financières, des mêmes perspectives de profit ou de recouvrement des coûts.

C'est alors qu'on nous a demandé de trouver un moyen de sortir de l'impasse. Déjà, la mi-octobre arrivait. Pendant ce temps, nos ingénieurs s'employaient à comprimer les étapes d'exécution du cheminement critique—dès lors ramené à une période de 24 à 30 mois—en modifiant le plan de l'infrastructure portuaire et les méthodes de construction du terminal. De notre côté, nous cherchions toujours à conclure une entente de prise en charge par un exploitant ou un expéditeur de la responsabilité de la construction du terminal.

Nous avons étudié plusieurs scénarios possibles. Celui que nous avons finalement retenu, et qui demeure en vigueur aujourd'hui, portait sur un accord entre le Conseil des ports nationaux et Fednav, mais sans les autres associés. N'oublions pas, toutefois, que nous avons déjà ratifié un protocole avec la Fednav, Manalta, Esso et Gulf, réunis dans un consortium. Il a donc fallu que Fednav négocie avec les autres associés son retrait du contrat. Ces derniers, qui avaient dû se rendre compte, en raison de la longueur des pourparlers et des négociations, que les modalités originales n'allaient pas fonctionner, ont permis à Fednav de faire cavalier seul et de s'associer au Conseil des ports nationaux pour former la société *Ridley Terminals Inc.*. C'est ainsi que sous la raison sociale de RTI, nous avons entamé les négociations en vue de la conclusion d'une entente de planification, de construction et d'exploitation du terminal charbonnier actuellement en place à l'île Ridley.

Si je me souviens bien, nous étions parvenus à ce moment-là à comprimer notre cheminement critique à 22, 24, 26 mois. L'entente entre RTI et les deux sociétés charbonnières fut conclue en décembre 1981 ou janvier 1982, ce qui nous accordait tout juste le temps nécessaire pour procéder aux derniers rajustements de la planification, aux commandes de matériaux, à la construction et à l'aménagement du terminal. Les travaux prirent fin en janvier 1984. Parallèlement, il nous fallait mettre au point les détails d'exploitation: emplacement, fournisseur, mode de fonctionnement des engins de mise et de reprise au tas, opportunité d'avoir recours à des wagons

[Text]

were we going to use hopper cars, were we going to use boxcars, all of the technical details we were working out—we in effect had another branch of the team that was working on the pre-incorporation agreement to set up the partnership between the National Harbours Board and Fednav.

I did not have the same involvement in that agreement as I had in the operating agreement for the terminal, but I would say that one was three to four months later. It could even have been mid-1983 by the time it was finally signed. My memory does not serve me too well.

The Chairman: Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Welcome, Mr. Morrison.

What I am interested in is during the period of 1981 until January 1982, when you completed a negotiation with Fednav, Fednav was doing engineering work and some on-site evaluations and so on. Was there a contract to pay them for the work they were doing during that period?

Mr. Morrison: I cannot be 100% correct. I do have a recollection of us, as partners, buying part of the engineering plans that they had originally set up for the coal terminal. I cannot remember the price. I remember their being very expensive; I think appropriately so for that world-class terminal. I wish I could answer more clearly. I have some recollection.

• 1550

Mr. Fulton: Let me go at it a different way. While you were dealing with Gulf, Manalta, Esso, and Fednav, clearly all of them were not doing on-site engineering and other work in relation to the site. The other partners, as I understand it—Gulf, Manalta, and Esso—were interested in being partners in relation to the development and the continued operation of the facility.

What I am interested in, and this relates to the evidence given by Mr. Auger this morning, is that a considerable amount of engineering and capital expenditures had taken place by Fednav up until the time they became the joint participants in the project. And one of the reasons the deal was finally struck, which is of concern to me and I think of concern to the committee, is they had undertaken all these costs. What I want to get clear in my mind, and for the committee, is who was contracting them to do this work. They obviously did not in Montreal decide one day, just out of the blue, they were going to do some engineering work in relation to the Ridley development. At what point did they start getting contracts and fees for the work they were doing on the site?

Mr. Morrison: I think it would be fair to say that at least subsequent to the National Harbours Board's advertising for proposals, all of the proponents did some engineering work at Ridley Island. When Federal Commerce and Navigation

[Translation]

basculants ou culbuteurs, à des wagon-trémies, à des wagons couverts, enfin tous les détails techniques qu'il fallait régler. A vrai dire, une autre partie de l'équipe travaillait à l'entente préliminaire à la constitution en société en vue d'établir les modalités du contrat entre le Conseil des ports nationaux et Fednav.

Je n'ai pas participé d'aussi près à la négociation des modalités de ce contrat que je ne l'avais fait pour l'entente d'exploitation du terminal, mais je dirais qu'il a été conclu trois ou quatre mois plus tard. La signature finale date peut-être même du milieu de l'année 1983. La mémoire me fait défaut ici.

Le président: Monsieur Fulton.

M. Fulton: Bienvenue parmi nous, monsieur Morrison.

Reportons-nous pour l'instant à la période qui va du début de l'année 1981 jusqu'à janvier 1982, au moment où vous étiez en négociation avec Fednav et que cette société se livrait à des études techniques, à des évaluations sur le terrain, etc. Y avait-il à ce moment-là un contrat de signé prévoyant le paiement des travaux de cette période?

M. Morrison: Je n'ai aucune certitude à ce sujet. Je me rappelle, toutefois, qu'à titre d'associés, nous avons acheté une partie des études techniques réalisées au début pour le terminal charbonnier. Je ne me souviens pas des chiffres exacts, mais le prix en était fort élevé, ce qui n'est guère étonnant pour un terminal d'envergure internationale. J'aimerais vous répondre avec plus de précision, mais c'est tout ce dont je me souviens.

M. Fulton: Abordons la question sous un angle différent. Au moment où vous avez conclu une entente avec Gulf, Manalta, Esso et Fednav, j'imagine que toutes ces entreprises ne se livraient pas à des études sur le terrain ou à d'autres travaux en rapport avec le chantier. Les autres associés, si je comprends bien, c'est-à-dire Gulf, Manalta et Esso, désiraient surtout participer au développement et à l'exploitation courante des installations.

Ce que je voudrais savoir, et ma question découle du témoignage de M. Auger ce matin, c'est si la société Fednav avait déjà investi des sommes considérables dans des études techniques et des immobilisations au moment où elle est devenue officiellement partie au projet. En effet, l'entente qui a été conclue ne s'explique-t-elle pas en partie par le fait—et cette question me préoccupe particulièrement, tout comme le Comité, je pense—que cette société avait déjà engagé tous ces frais. Je voudrais donc que l'on précise très clairement, à mon intention et à celle du Comité, qui l'avait engagée pour faire ce travail. Cette société de Montréal n'a tout de même pas un beau jour décidé par elle-même de procéder à des études techniques aux fins d'éventuelles installations à Ridley. À quel moment a-t-elle commencé à obtenir des contrats et des honoraires pour les travaux effectués sur le chantier?

M. Morrison: Je pense qu'il ne serait pas exagéré de dire, du moins à partir du moment où le Conseil des ports nationaux a demandé des propositions, que toutes les parties intéressées ont entrepris certaines études à l'île Ridley. C'est le cas, par

[Texte]

became part of the consortium... Originally when we went out for proposals there was not a consortium, but as the deadline for submitting proposals came down to the wire, people were looking for partners so they could handle it together because they could not handle it separately. Fednav had the expertise in terms of shipping, they had the expertise in terms of operating terminals, and they had some expertise in terms of operating coal terminals, but they did not feel they had expertise in regard to coal per se—the different kinds and types of coal that would have to be handled, and the kind of terminal that would have to be set up to handle the types of coal coming out of northeast B.C.

I think it is fair to say that when they had the consortium, the four companies, unless provided with information to the contrary, had a 25% share in it. What the other companies did in regard to their share of the engineering costs that had been undertaken up to that point, I do not know. I do think it is fair to say that while we were negotiating with Fednav, they, in effect, were doing work with Swan Wooster to get the terminal done, because they realized, perhaps more than most people, that the January 1984 deadline was very, very difficult.

They had world-wide expertise in providing terminals, and they were continually, I think, disturbed by the fact that we were being put in a box in regard to the time. If memory serves me correctly, I think they understood they were taking some chances with what they were spending in engineering. But without the pre-preparation they had done—and when I talked about the critical paths that had been provided, those critical paths for the consortium had been done by Swan Wooster—without all of that engineering work, I guess the terminal would not have been ready for January 1984.

Mr. Fulton: So I have it clear in mind, prior to January 1982, Fednav was the only one getting any kind of pay from National Harbours Board for the work they were doing.

Mr. Morrison: I could stand corrected. I do not think we paid for anything until the pre-incorporation agreement.

Mr. Fulton: Of January 1982.

Mr. Morrison: Of January 1982.

As an example, it was interesting at times when we had the engineers from Teck and Quintette in the same room as the engineers who were in effect representing RTI, or even previous to that representing the Fednav consortium. It was interesting to see which tack one was taking versus the other. But they had both done enormous amounts of engineering work.

• 1555

Mr. Fulton: Earlier today we heard about lighter Treasury Board guidelines and so on in relation to this project. When it

[Traduction]

exemple, de la Société *Federal Commerce and Navigation* lorsqu'elle s'est intégrée au consortium. Bien sûr, lorsque nous avons lancé la demande de propositions, au début, ce consortium n'existait pas encore, mais au fur et à mesure que l'on s'approchait de la date limite du dépôt des propositions, les diverses parties intéressées se sont mises à la recherche d'associés parce qu'elles ne se sentaient pas capables d'assumer seules les divers volets du projet. La société Fednav possédait de l'expérience dans le domaine du transport maritime, elle avait les compétences voulues pour exploiter un terminal et elle possédait une certaine expérience de l'exploitation de terminaux charbonniers, mais ne se sentait pas à la hauteur dans le domaine du charbon proprement dit: les diverses sortes de charbon à manutentionner et le genre de terminal à aménager pour recevoir les divers types de charbon provenant du nord-est de la Colombie-Britannique.

Il est probable qu'au moment de la création du consortium, les quatre entreprises, à moins d'avis contraire, possédaient une participation de 25 p. 100. Pour ce qui est de la part assumée par chacune de ces compagnies dans les études techniques effectuées jusque-là, je ne saurais vous donner une réponse exacte. Mais je ne crois pas faire erreur en disant que, pendant les négociations avec Fednav, ces dernières travaillaient déjà en collaboration avec Swan Wooster à parachever les plans parce qu'elles se rendaient compte, mieux que quiconque sans doute, que l'échéance de janvier 1984 serait extrêmement difficile à respecter.

Ces entreprises avaient participé à des projets de terminaux un peu partout dans le monde et s'inquiétaient, je pense, de ce que le calendrier soit si serré. Pour autant que je me souviens, elles comprenaient fort bien qu'elles risquaient d'en être pour leurs frais avec les études techniques. Mais elles avaient par ailleurs que, sans ces travaux préliminaires—et je pense au cheminement critique qui leur avait été communiqué et qui avait été réalisé par Swan Wooster—que sans ces études techniques, il aurait été impossible de terminer les travaux pour janvier 1984.

M. Fulton: Pour résumer, si j'ai bien compris, on peut en conclure qu'avant janvier 1982, Fednav était la seule société à se faire payer ses travaux par le Conseil des ports nationaux.

M. Morrison: Je ne pourrais le parier, mais je ne crois pas que nous ayons déboursé quoi que ce soit avant la signature de l'entente préliminaire.

M. Fulton: Celle de janvier 1982?

M. Morrison: Exact.

D'ailleurs, il était intéressant de voir à l'oeuvre les ingénieurs de Teck et de Quintette travaillant dans la même pièce que les ingénieurs représentant RTI ou même, avant cela, le consortium Fednav. Il était intéressant de voir les méthodes préconisées par chacune des parties. Mais les deux possédaient une vaste expérience de ces études techniques.

M. Fulton: On s'est fait dire ce matin que le Conseil du Trésor n'avait pas défini de lignes directrices bien strictes à

[Text]

became clear that Fednav was driving an awfully hard bargain, in that they seemed to have some idea or some glimmer that they were going to become participants in RTI in the construction and the operation of the facility, and when it became clear they were driving for the kinds of veto powers they ultimately got and the kinds of return on investment they were going to get, did you, or did anyone, do an evaluation of what the cost would be simply to pay Fednav for what they had done to that point and to offer them an interim agreement as contractors and as interim reporters, rather than bringing them in in the way they have been?

One of the things I am concerned about is the enormous potential pay-out, which may or may not occur. That is where I think the focus of our deliberations is going right now: to find out why such a good deal was struck for them, what it is going to cost to get Fednav out of it now, and what the options were during those critical periods in 1982-83, where there might have been other options. What I am asking you specifically is, were evaluations done of buying the engineering and buying the work that had been done and offering them simply a contract or a fee for service for an interim period of time, leading up to that early part of 1984 when the coal started to flow through?

Mr. Morrison: The quick answer is alternatives were explored. But again, we had the January 1984 deadline. The coal had to be delivered. Our difficulty at that time was not simply in looking at a coal terminal to handle or to carry 12 million tonnes a year. We were being pushed to design, plan, and prepare to construct and operate a coal terminal not at 12 million tonnes a year but at 24 million tonnes, and subsequently, by the early 1990s, 36 million tonnes a year. By mid-October to early November 1981 it became apparent to us that we either had to abort the direction we were taking or to work with Fednav; to work with the proposed partner to produce the coal terminal.

Having said that, I think it is fair to say there was not any hint of coercion from Fednav. I think they were businesslike in their approach. I understand today people say a 20% rate of return is a very high rate of return, but I think those of us who renewed mortgages in 1980 and 1981 knew what 20% represented. I think there are still many, many deals that other companies entered into in 1980-81, early 1982, that had high rates of interest. We were looking at those rates of interest. We were looking at being able to work with a partner that could in effect do the work.

The expertise we required from them was not just technical expertise, it was an expertise of commitment, whether it was, again, buying stacker-reclaimers, buying rail for the terminal, looking at the setting up of the terminals, looking at the

[Translation]

l'égard de ce projet. Lorsqu'il devint évident que la société Fednav entendait profiter au maximum de la situation, qu'elle commençait à se convaincre qu'elle aurait sa place au sein de RTI pour la construction et l'exploitation du terminal, lorsqu'il apparut clairement qu'elle cherchait à obtenir le droit de veto qui lui a été finalement accordé de même que le taux de rendement qu'elle a pu négocier, vous êtes-vous demandé, vous ou quelqu'un d'autre, s'il ne serait pas plus raisonnable d'acquitter le compte de cette société pour les travaux effectués jusque-là, de lui offrir un contrat provisoire à titre d'entrepreneur et de rédacteur d'un rapport, plutôt que de céder sur toute la ligne?

Ce qui m'inquiète, en particulier, ce sont les bénéfices énormes qui pourraient éventuellement en découler. C'est autour de cette question que nos délibérations, je pense, convergent en ce moment: pourquoi avons-nous signé une entente si avantageuse, quel serait le coût pour écarter Fednav à l'heure actuelle et quelles étaient les autres options que l'on aurait pu envisager pendant cette période critique de 1982-1983? Je vous demande donc spécifiquement si l'on a étudié la possibilité d'acquiescer les droits d'auteur sur les études techniques, de régler les travaux effectués et d'offrir un simple contrat ou des honoraires pendant une période provisoire jusqu'au moment où, au début de 1984, le charbon a commencé à affluer.

M. Morrison: Nous avons effectivement examiné des solutions de rechange. Il faut dire, encore une fois, que l'échéance de janvier 1984 approchait à grands pas. Il fallait que le charbon soit livré. Le problème, à l'époque, c'est qu'on ne pouvait se contenter d'un terminal charbonnier capable de prendre en charge 12 millions de tonnes de charbon par an. Il nous fallait concevoir, planifier et préparer la construction et l'exploitation d'un terminal non pas d'une capacité de 12 millions de tonnes par an, mais d'une capacité de 24 millions de tonnes et même, en prévision du début des années 1990, d'une capacité de 36 millions de tonnes par an. Vers la mi-octobre, et jusqu'au début de novembre 1981, il nous est apparu qu'il nous fallait soit abandonner le projet, du moins sous sa forme envisagée, ou alors travailler avec Fednav et nous associer avec cette entreprise pour mener les travaux à bien.

Ceci dit, je dois ajouter en toute justice que nous n'avons pas senti de pressions indues de la part de la société Fednav. Celle-ci est demeurée tout à fait régulière dans son comportement. On aura beau dire aujourd'hui qu'un rendement de 20 p. 100 sur l'investissement est extrêmement élevé, je répondrai que ceux qui ont renouvelé leur hypothèque en 1980 ou 1981 savent pertinemment ce que ces 20 p. 100 représentent. On pourrait trouver quantité de transactions conclues à des taux d'intérêt analogues avec d'autres sociétés au cours de cette période. C'est ce qu'on appelle les forces du marché. Ce sont les taux d'intérêt qui étaient en vigueur et nous cherchions un associé capable de réaliser les travaux.

Or, en plus de compétences techniques, nous avions besoin d'un engagement ferme, que ce soit pour l'acquisition des engins de mise et de reprise au tas, l'achat des rails du terminal, l'organisation du terminal, le système informatique

[Texte]

computer systems for the terminal, looking at how we were going to load the ships, how the loading platforms were going to be put in. It is one thing to say we could have gone out and bought that. Presumably we could have. But to have assured ourselves that with each section of the terminal we were getting the best deal, we would have had to go back out to bid and back out for proposals, and I suspect each element could have taken six months to a year on its own, even for the building of the loading platforms, the design of the coal terminal, the stacker-reclaimers—whether we had one or two, or whether we had just stackers or just reclaimers; where they came from, and how we were to do it.

• 1600

This expertise in the planning of the terminal, the purchasing of the equipment, the price of the coal terminal, the cost of the coal terminal could have easily been, in my estimation, much more without Fednav than it was with Fednav given their expertise in everything from engineering to purchase of computers to purchase of other equipment. Also, I think we would have had a difficult time finding more capable terminal operators. The people we were working with were presidents of Detroit Marine Terminals, the president of the terminal in Chicago... They had operated terminals in Saudi Arabia. They had operated terminals in Vietnam during and after the war. The people were *the* terminal operators for us.

Mr. Fulton: Could you give the committee some idea, though; by January 1982, how much would Fednav have invested in their involvement in the project?

The Chairman: Fednav can do that when they come along, if you cannot. But I think that is more the evidence of Fednav—unless you know, and if you do not know then do not say you know, so we can speed this up.

Mr. Morrison: No, I do not.

The Chairman: Only tell what you know or can remember pretty well. That is a Fednav question.

Mr. Fulton: I will pass for a moment if someone else wants to ask questions.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I am sorry for coming in late, but at one point you mentioned “our board” and then “the government” in your opening marks, I believe. Could you tell me whom you are referring to when you were negotiating with the consortiums when you refer to the board and to the government? Who were the players you were dealing with there? You refer to the government. Are you referring to elected members?

Mr. Morrison: Mr. Chairman, I have some difficulty with the question.

The Chairman: When you say “government”, I presume you are referring to Ministers.

[Traduction]

du port, le mode de chargement des navires, le type de quai de chargement à mettre en place. Il est facile de dire que nous aurions pu nous charger nous-mêmes de ces questions, et, de fait, nous aurions pu y arriver. Mais à quel prix? Il aurait fallu pour cela nous assurer de la meilleure transaction possible pour chaque partie du terminal, lancer des appels d'offres, effectuer les recherches nécessaires. Il aurait fallu compter de six mois à un an pour chacun des éléments, que ce soit la construction des quais de chargement, la conception du terminal charbonnier, les engins de mise et de reprise au tas—après avoir déterminé s'il en fallait un ou deux, si la mise au tas aurait suffi sans la reprise, ou vice versa, à quel fournisseur s'adresser et de quelle manière procéder.

Le coût de la planification du terminal, de l'achat de l'équipement, de la construction elle-même, etc. aurait pu, à mon avis, être beaucoup plus élevé encore sans la participation de la société Fednav, avec son expérience dans tous les aspects du projet, depuis les travaux d'ingénierie jusqu'à l'achat d'ordinateurs et d'autres équipements. En outre, il aurait été difficile de trouver des exploitants mieux qualifiés. C'est cette même société qui dirigerait les terminaux de Detroit, le terminal de Chicago... Elle avait exploité des terminaux en Arabie Saoudite, au Vietnam pendant et après la guerre. Elle était sans conteste un exploitant idéal pour nous.

M. Fulton: Pour que le comité puisse se faire une idée de l'ordre de grandeur, pourriez-vous nous dire combien, en janvier 1982, la société Fednav avait pu investir jusque-là dans le projet?

Le président: La société Fednav pourra répondre à cette question elle-même, au moment voulu, si vous n'êtes pas au courant. C'est là une question qui relève davantage de la compétence de Fednav, à moins que vous n'ayez une réponse toute prête qui permettrait d'accélérer les choses.

M. Morrison: Non, je ne connais pas les chiffres.

Le président: Il convient de s'en tenir à ce que vous connaissez bien et à ce que vous pouvez vous rappeler avec certitude. Cette question relève de la compétence de Fednav.

M. Fulton: Je céderai maintenant la parole à quelqu'un d'autre qui aurait des questions à poser.

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je m'excuse d'être arrivé en retard, mais à un moment donné, vous avez mentionné «notre Conseil», et puis «le gouvernement». C'était dans vos remarques préliminaires, je pense. Pourriez-vous nous préciser à qui vous faisiez allusion par ces termes au moment de vos négociations avec le consortium? Qui étaient les acteurs dans cette affaire? Vous parliez du gouvernement. S'agissait-il de députés?

M. Morrison: Monsieur le président, cette question m'embarrasse quelque peu.

Le président: En parlant du «gouvernement», j'imagine que vous désignez les ministres.

[Text]

Mr. Morrison: Yes.

The Chairman: Was there a ministerial committee, or was it an ad hoc committee? We all know from what we have read in the papers that this was very much a deal . . . Premier Bennett of the day wanted to make sure northeast coal was developed. I imagine there were Ministers from the west who were very interested. Minister Olson was Chairman of the Economic Committee of the government of the day.

Is that what you are trying to get?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes.

The Chairman: Was there a very active hands-on governmental committee that was giving directions to the Harbours Board and/or others involved in these negotiations?

Mr. Morrison: The Ministry of State for Economic and Regional Development was involved in the northeast B.C. coal.

On the question as to whether or not it was hands-on, the government had information as to what the National Harbours Board was doing. They were not at the negotiating table with us; they did know what we were doing.

The Chairman: Yes. I think we have another witness who is going perhaps to amplify that, Dr. Peter Meyboom, who is in the room today, because we heard about his role this morning from Mr. Auger. I will wait until he comes on as a witness, but . . .

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay, Mr. Chairman, I must apologize again.

To make it clearer if it has not already been explained, in the whole deal over the Ridley Terminal if we talk about the board . . . we talk about the government, we are talking about the NHB, we are talking about a consortium, we are talking about two or three different sets of negotiations that were made. In terms of players and influence, or call it as you wish, did the NHB have a major role to play? Or are we talking about the government of the time demanding or requiring that this deal be set up with Fednav and, as I guess the committee was led to understand earlier, that perhaps there was a little friction between Gulf, Esso, and Manalta, what not, that they did not suit the situation at the time? So if we tie in pre-engineering government interference, if I can use the word—or government implication—how do these players fit, starting from the government down—government, number one; number two, the NHB; number three, Fednav; and, number four, Fednav with the rest of the members of the original consortium—to lead to the ultimate decision that this agreement was made?

• 1605

Mr. Morrison: The government's involvement increased because we had difficulty in putting together the deal for the coal terminal. If we had been successful from the beginning with our original Fednav consortium contract, they could have had the shipping contracts from the shippers; and the coal terminal would have been there, delivering coal in January

[Translation]

M. Morrison: C'est exact.

Le président: Était-ce un comité ministériel ou un comité spécial? Nous savons tous, d'après ce que nous avons lu dans les journaux, que toute cette affaire . . . Le premier ministre Bennett à l'époque voulait s'assurer que le charbon du nord-est de la province serait exploité. Je suppose que plusieurs ministres de l'Ouest devaient être fort intéressés. C'est le ministre Olsen qui présidait le comité économique à l'époque.

Est-ce à eux que vous pensiez?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui.

Le président: Y avait-il à l'époque un comité ministériel directement actif dans ce dossier, donnant des instructions au Conseil des ports nationaux, ou d'autres encore participant aux négociations?

M. Morrison: Le ministre d'État au développement économique et régional s'intéressait au charbon du nord-est de la Colombie-Britannique.

Mais il serait exagéré de parler d'intervention directe. Le gouvernement savait ce que faisait le Conseil des ports nationaux. Il ne se trouvait pas à la table de négociation avec nous, mais il savait ce qui s'y passait.

Le président: Oui. Nous avons un autre témoin, qui pourra peut-être donner des précisions à cet égard, M. Peter Meyboom, qui est ici aujourd'hui et dont le rôle a été évoqué ce matin par M. Auger. J'attendrai donc qu'il se présente comme témoin, mais . . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Très bien, monsieur le président, je m'excuse encore une fois.

Pour que ce soit bien clair au sujet de l'affaire du terminal de Ridley, à moins qu'on ait déjà éclairci ce point, il faudrait s'entendre sur l'identité des protagonistes lorsqu'il est question du gouvernement, du Conseil des ports nationaux, du consortium, des parties à deux ou trois séries différentes de négociations. En termes d'influence, ou employez un autre mot si vous le voulez, le Conseil des ports nationaux a-t-il joué un rôle de premier plan? Au contraire, le gouvernement du jour a-t-il demandé ou exigé que l'affaire soit conclue avec Fednav et, comme on l'a donné à entendre plus tôt au comité, existait-il certains désaccords entre Gulf, Esso et Manalta expliquant que ces entreprises ne répondaient pas aux besoins à l'époque? Ainsi, si nous pouvons parler d'ingérence de l'État, ou tout au moins de son intervention, quel rôle pouvons-nous attribuer aux acteurs, en commençant par le gouvernement—gouvernement, n° 1; n° 2, le Conseil des ports nationaux; n° 3, Fednav; n° 4, Fednav et les autres membres du consortium original—pour en arriver à la décision finale de conclure cet accord?

M. Morrison: Le gouvernement est intervenu davantage parce que nous avions de la difficulté à conclure le contrat du terminal charbonnier. Si nous avions réussi dès le départ à mener à bien l'affaire avec le consortium Fednav, il aurait été possible de passer les contrats de transport avec les expéditeurs, et le terminal aurait été en place pour la livraison du

[Texte]

1984. I think it is safe to say that is the way it would have gone if we had been successful.

When we were not successful, for perhaps a number of reasons, when we had to get things going again after we could not get the coal shippers to agree with our selective terminal operator, the government became concerned that the North-east B.C. coal project could have been killed by lack of shipping facilities in 1984 and in the future.

If we had been successful in negotiating a good deal with the two coal companies, the coal shippers, it is most likely that there would not have been further government involvement. The government of the day was concerned that there be a coal terminal to handle coal in 1984 on Ridley Island and in Prince Rupert. The Ministry of State for Economic and Regional Development was quite concerned about that. As the date moved closer and we did not have an agreement, the government became more concerned.

If we had been successful from the beginning, we would not have had to go as often to government to ask for advice or approvals.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Morrison, at the time you made the final agreement with Fednav, or whatever they were known as in 1982, who were the backers, the identities behind it?

Mr. Morrison: The president of Federal Commerce and Navigation, or Fednav, I believe, was Mr. Pathy. Their chief negotiator was Peter Jones. They had some lawyers with them. With regard to the make-up of the company and the owners, I would respectfully suggest that that is best left to Fednav.

Mr. Reid: Mr. Morrison, you are here before us as the person who was chiefly responsible for bringing together these major players in this agreement. I take it as well that either the directors of the Harbours Board or the consortium in the Minister's government gave you the parameters within which you might negotiate an agreement. I think I heard you say, and I might have been wrong, that government, or whoever were giving instructions in the earlier stages, indicated—we have had some indication too that it might have been practicable for the public authority if it had had an agreement with a broader-based private-sector group, such as the original group of Esso, Manalta, Gulf, and Fednav.

[Traduction]

charbon en janvier 1984. C'est ainsi, en effet, que cela se serait sans doute passé si nous avions réussi.

Or, nous n'avons pas réussi et, quelles qu'en soient les raisons, lorsqu'il a fallu de nouveau relancer l'affaire après avoir échoué dans notre tentative de convaincre les expéditeurs de charbon à accepter l'exploitant de terminal que nous avions choisi, le gouvernement a commencé à craindre que le projet d'exploitation houillère dans le nord-est de la Colombie-Britannique ne tombe à l'eau, faute d'infrastructure appropriée en 1984 et par la suite.

Si nous avions réussi à conclure une entente valable avec les deux sociétés charbonnières, les expéditeurs de charbon, il est fort probable que le gouvernement n'aurait pas eu à intervenir de nouveau. Mais celui-ci tenait à ce terminal charbonnier pour recevoir le charbon en 1984 à l'Île Ridley et à Prince Rupert. Le ministre d'État au développement économique et régional y tenait énormément. À mesure que l'échéance se rapprochait et que nous continuions à piétiner, le gouvernement s'alarma de plus en plus.

Si l'affaire avait marché comme sur des roulettes, nous n'aurions pas été contraints de demander si souvent au gouvernement des avis ou des approbations.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Monsieur Morrison, au moment de l'accord final avec Fednav, si c'est bien sous ce nom que la société était connue en 1982, qui étaient les porte-parole, les personnes qui étaient derrière l'affaire?

M. Morrison: Le président de la *Federal Commerce and Navigation*, ou Fednav, était je crois M. Pathy. Le négociateur en chef était Peter Jones. Il y avait également quelques avocats avec eux. Pour ce qui est de la composition de l'entreprise et des propriétaires, je vous suggérerais, sauf votre respect, d'en discuter avec la société Fednav elle-même.

M. Reid: Monsieur Morrison, vous êtes ici aujourd'hui à titre de principal responsable de l'accord qui devait lier tous ces acteurs de premier plan. Je prends également pour hypothèse que les administrateurs du Conseil des ports nationaux ou encore l'équipe ministérielle du gouvernement ont défini pour vous les paramètres des négociations. Je crois vous avoir entendu dire, sauf erreur, que le gouvernement, ou l'autorité de qui émanaient les instructions, aurait préféré faire affaire avec un groupe mixte du secteur privé tel que le consortium original regroupant Esso, Manalta, Gulf et Fednav.

Lorsque vous avez entrepris les négociations, aviez-vous pour directives de conclure la meilleure entente possible avec un groupe mixte de ce genre?

When you went into those negotiations, did you have instructions from the point of view of negotiating the best agreement with this more broadly based group at the outset?

[Text]

Mr. Morrison: I think it is safe to say we had instructions from our board to get as good a deal as we could and to get the coal terminal built.

Mr. Reid: With whom, Mr. Morrison?

Mr. Morrison: With the Fednav consortium. The Fednav consortium, as I said during my opening remarks, was the successful bidder of the original five or six that had answered our proposals. We rated all the groups on the same criteria. They won it based on our private assessment of their consortium. And we did complete a deal with them. We completed a deal that was satisfactory to the National Harbours Board. We had signed agreements with them.

Mr. Reid: Can you then tell us—and I think you have made comments in other directions—why that consortium or that agreement failed or was unsuccessful? After having said you did complete an agreement with the Fednav consortium, which I take—so that we are talking about the same thing—to be the conglomerate of Gulf, Manalta, Esso, and Federal Commerce and Navigation, if you did have an agreement, why was it not implemented?

Mr. Morrison: Once we had our agreement with the Fednav consortium, which was in effect a major lease for the use of the land at Ridley Island, they were then to build a coal terminal. They then had to sit down and negotiate with the coal companies another agreement.

The agreement we had between the National Harbours Board and the Fednav consortium was for the construction and operation of a coal terminal. Whatever that terminal was going to cost the consortium wished to recover by some point in time. In order to do that, and in order to finance it, they needed the guarantees that x million tonnes of coal would be coming to that terminal per year from the two coal companies, Teck and Quintette.

They sat down with Teck and Quintette in I believe it was late summer 1981 to negotiate, and to negotiate guarantees and what would happen. If, as an example, they were \$200 million or \$250 million out on a coal terminal and there was no coal coming to the terminal, who was responsible for payments? How many unit trains per day would be coming in? How would the coal be loaded? What type of coal was it? What would happen if the ships were not there? What would happen if ships were there and the coal was not there? They had all those business-, commercial-type decisions to make and to negotiate with the coal company.

They could not come to an agreement with the coal companies. Or the coal companies could not come to an agreement with our selected, chosen, signed terminal operator.

Mr. Reid: I gathered from your comments, Mr. Morrison, that there was another reason too. They could not come to an agreement with the coal shipper. These people could not agree with your pre-selected terminal operator. When you entered

[Translation]

M. Morrison: Notre Commission nous avait effectivement donné pour instruction de tâcher d'obtenir les meilleures conditions possibles et de faire construire le terminal charbonnier.

M. Reid: Mais avec qui, monsieur Morrison?

M. Morrison: Avec le consortium Fednav. Le consortium Fednav, comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, s'était classé le premier parmi les cinq ou six soumissionnaires qui avaient répondu à notre demande de propositions. Nous avions coté tous les groupes en fonction des mêmes critères. Nous avions retenu ce consortium après avoir nous-mêmes évalué les propositions. Nous avions même conclu un accord avec lui, qui avait semblé satisfaisant au Conseil des ports nationaux. Cet accord avait été signé.

M. Reid: Pourriez-vous nous dire—et je pense que vous avez déjà abordé cette question—pourquoi cette entente n'a pas abouti? Comment se fait-il que, disposant déjà d'un contrat en bonne et due forme avec le consortium Fednav—c'est-à-dire, pour qu'il n'y ait pas de confusion, le conglomerat Gulf, Manalta, Esso et *Federal Commerce and Navigation*—vous n'ayez pas pu le mettre à exécution?

M. Morrison: Une fois l'entente passée avec le consortium Fednav, qui prévoyait un bail foncier à long terme sur l'île Ridley, ce conglomerat était alors censé construire un terminal charbonnier. Mais il devait au préalable négocier et conclure un autre accord avec les sociétés charbonnières.

L'entente passée entre le Conseil des ports nationaux et le consortium Fednav portait sur la construction et l'exploitation d'un terminal charbonnier. Évidemment, le consortium tenait à recouvrer à un moment donné les frais engagés dans la construction de ce terminal. À cette fin, et pour obtenir les fonds nécessaires au financement, il lui fallait une garantie concernant la quantité de charbon qui serait expédiée par an à ce terminal par les deux sociétés charbonnières, Teck et Quintette.

C'est ainsi que furent entamés les pourparlers avec Teck et Quintette à la fin de l'été 1981, je pense, en vue de la négociation des garanties nécessaires. En effet, si le terminal devait coûter, par exemple, 200 millions ou 250 millions de dollars sans afflux régulier de charbon, qui paierait alors les traites? Bien d'autres détails devaient également être réglés avec les sociétés charbonnières: combien de wagons le terminal accueillerait-il par jour? Comment le charbon serait-il chargé? De quel type de charbon s'agirait-il? Qu'arriverait-il si les navires ne venaient pas? Que se passerait-il si les navires ne trouvaient pas de charbon à charger? Il y avait donc des tas de décisions commerciales à prendre.

Mais justement, le consortium n'a pu s'entendre avec les sociétés charbonnières. Ou, vice versa, les sociétés charbonnières n'ont pu se mettre d'accord avec l'exploitant que nous avions choisi et avec qui nous avions signé un contrat.

M. Reid: J'avais cru comprendre, d'après ce que vous avez dit, monsieur Morrison, qu'il y avait une autre raison également. La société n'avait pu s'entendre avec l'expéditeur de charbon, à qui l'exploitant du terminal qu'on avait choisi ne

[Texte]

into these negotiations with the Fednav consortium, was it clearly laid on the table at that time who your proposed terminal operator would be?

Mr. Morrison: I am sorry. The first agreement with the Fednav consortium was for them to operate the terminal. That was what that deal was for.

Mr. Reid: And there was no question about a direction from the public authorities as to who, or which one of them, or what consortium of them, would become the terminal operator?

• 1615

Mr. Morrison: No. When we went out for proposals, we received the proposals and then we studied them, we assessed them, we evaluated them. We selected them to deal with and we dealt with them. We had an agreement with them. They then had to go out to the coal companies.

Mr. Reid: Mr. Morrison, which identity among the Fednav consortium was the dominating one that was more or less carrying on the negotiations on behalf of the consortium, and then we will come to the pre-engineering aspect of it?

Mr. Morrison: Different players and different expertise came to the forefront at different times. When we were discussing coal and types of coals—how to handle coal and all the questions about coal generally—the Manalta representative, who was the vice-president, was very knowledgeable and carried out much of those discussions. The Esso and Gulf representatives were very capable financial people and they carried out many of the negotiations and discussions with regard to the finances and the terminal charges. In terms of the engineering and design and operation of the coal terminal, that was Fednav's responsibility. Initially, that was why those four groups had got together: they all represented different expertise required for a coal terminal.

Mr. Reid: But as time went on, I take it, Mr. Morrison, the construction of the terminal became more important. The emphasis was on the engineering and construction, rather than on the shipping aspect. When negotiations were held with the consortium, were there overlapping negotiations with Fednav or that part of the consortium dealing with terminal construction, engineering?

Mr. Morrison: To my knowledge, none whatsoever.

Mr. Reid: Then, are you telling us that the agreement that you reached with the Fednav Corporation broke down before you entered into any discussions with Quintette and Teck on the second set of negotiations?

Mr. Morrison: Yes. Once we had our deal with the Fednav consortium, they then went to negotiate with the coal companies. It was when the coal companies and the Fednav consor-

[Traduction]

convenait pas. Lorsque vous avez entamé les négociations avec le consortium Fednav, l'identité de l'exploitant du terminal était-elle clairement définie à l'époque?

M. Morrison: Je regrette, mais la première entente que nous avons passée avec le consortium Fednav portait sur l'exploitation du terminal. C'est à cette fin que nous avons conclu l'accord.

M. Reid: Et les pouvoirs publics n'étaient intervenus en aucune façon, que ce soit pour essayer d'infléchir la composition du consortium ou prendre position en faveur de tel ou tel participant?

M. Morrison: Non. À la suite de notre demande de propositions, nous avons reçu des soumissions, que nous avons étudiées, évaluées et classées. Nous avons choisi la meilleure offre et conclu une entente avec les auteurs de cette proposition. Mais le consortium retenu devait alors s'entendre avec les sociétés charbonnières.

M. Reid: Monsieur Morrison, au sein du consortium Fednav, quelle était l'entreprise dominante, c'est-à-dire celle qui a pris la tête des négociations au nom du conglomerat? Répondez à cette question et nous reviendrons ensuite aux études techniques préliminaires.

M. Morrison: Divers protagonistes ont pris la direction des opérations à des moments différents, en fonction de leurs compétences. Lorsque les négociations portèrent sur le charbon et les divers types de charbon—méthodes de manutention et autres questions de ce genre—c'est le représentant de Manalta, le vice-président, fort compétent en la matière, qui a pris en main la discussion. Les représentants d'Esso et de Gulf, davantage spécialisés dans les questions financières, ont mené les négociations et les débats concernant les finances et les frais terminaux. Pour ce qui est des études d'ingénierie, de la conception et de l'exploitation du terminal charbonnier, c'est la société Fednav qui en a pris la responsabilité. À vrai dire, c'est exactement la raison pour laquelle le consortium s'était formé, chacune des sociétés étant spécialisée dans un domaine particulier de l'exploitation d'un terminal.

M. Reid: J'imagine, toutefois, qu'au fur et à mesure que les négociations avançaient, c'est l'aspect construction qui a fini par l'emporter. Les techniques d'ingénierie et de construction sont passées au premier plan reléguant derrière elles l'aspect expédition. Au moment des négociations avec le consortium, y avait-il des pourparlers particuliers avec Fednav ou avec le groupe du consortium spécialisé dans les questions techniques ou d'ingénierie du terminal?

M. Morrison: Pas du tout, à ma connaissance.

M. Reid: Vous affirmez donc que l'entente que vous avez conclue avec la société Fednav s'est rompue avant même que vous n'entriez en pourparlers avec Teck et Quintette dans une deuxième série de négociations?

M. Morrison: C'est exact. Une fois l'affaire conclue avec le consortium Fednav, celui-ci a alors entrepris de négocier avec les sociétés charbonnières. C'est après l'échec de ces négocia-

[Text]

tium could not come to an agreement that, in effect, the total deal could be considered to have broken down. We still had the signed agreement with the Fednav consortium for operating the coal terminal.

Mr. Reid: Perhaps you could say for building and operating the coal terminal.

Mr. Morrison: Yes, building and operating—the construction and operation of the coal terminal.

Mr. Reid: Mr. Morrison, is it fair to say and are you telling us that the discussions with Quintette and Teck were either concluded unsuccessfully, or broke down, before you went into the final pressure discussions with Fednav, to separate it from the Fednav consortium? You said that sometimes they are interlinked.

Mr. Morrison: Yes.

Mr. Reid: But it was not now the consortium.

Mr. Morrison: That is right. We negotiated another deal with the coal companies. I feel that under the circumstances it was the best deal that we could get with the coal companies at that time. On examination, it was not good enough. We did not have the guarantees that we required, that would say to us that we were going to have a world-class public coal terminal.

• 1620

When it was realized that would not work, we then started looking at the idea of the partnership. It was at that point discussions began with Fednav. But discussions with Fednav as a partner did not commence until such time as Fednav had freed itself of its other partners.

I think perhaps one important factor is that in the negotiations with the Fednav consortium, the coal companies, Teck and Quintette, expressed concern that the sections of Gulf and Esso responsible for coal were seen to be direct competitors of Teck and Quintette. They did not seem to be quite as concerned about Manalta, because Manalta's mines were farther south. But Gulf and Esso held the possibility of having coal mines in northeast B.C. as well, and that concerned Teck and Quintette greatly—to have Esso and Gulf involved in the operation of the coal terminal. That may be one of the reasons why the negotiations broke down.

Mr. Reid: Just so there is no misunderstanding, when you say you negotiated an agreement with the coal shippers, are you saying you negotiated an agreement with the Fednav consortium?

Mr. Morrison: Teck and Quintette.

Mr. Reid: In the final agreement with Fednav, and the pre-engineering concerns and considerations, was any equity allowance given for that pre-engineering, or was any payment made by the public authorities, by way of an allowance or otherwise, for that and any other earlier work done by Fednav?

[Translation]

tions qu'il nous a fallu nous rendre à l'évidence: toute l'affaire était compromise, même si nous avions encore en main l'entente signée avec le consortium Fednav pour l'exploitation du terminal charbonnier.

M. Reid: Il faudrait peut-être préciser que l'entente portait sur la construction et l'exploitation du terminal.

M. Morrison: C'est juste, pour la construction et l'exploitation du terminal charbonnier.

M. Reid: Monsieur Morrison, pouvons-nous en conclure, et est-ce bien ce que vous dites, que les discussions avec Teck et Quintette ont abouti à un échec ou ont avorté avant que vous n'ayez été acculé à négocier sous pression avec la société Fednav, avec qui vous vouliez désormais traiter indépendamment du consortium? Vous avez mentionné que ces deux éléments étaient liés.

M. Morrison: Oui.

M. Reid: Il ne s'agissait plus à ce moment-là du consortium.

M. Morrison: C'est exact. Nous avons négocié une autre entente avec les sociétés charbonnières. Je pense que, compte tenu des circonstances, c'était sans doute le meilleur accord que nous aurions pu passer avec ces sociétés. Mais à l'examen, ce n'était pas encore suffisant. Nous n'avions pas les garanties voulues pour la construction d'un terminal charbonnier public d'envergure internationale.

Lorsque nous nous sommes rendu compte que le plan initial n'avait pas fonctionné, nous avons commencé à envisager l'idée d'une société en nom collectif. C'est à ce moment-là que les discussions ont repris avec Fednav. Mais il avait d'abord fallu que Fednav se libère du consortium en obtenant l'accord de ses associés.

Un facteur important qu'il faut mentionner, je pense, c'est que dans les négociations avec le consortium Fednav, les sociétés charbonnières, Teck et Quintette, voyaient dans les divisions de Gulf et d'Esso des concurrents directs pour l'extraction et le transport du charbon. Manalta ne les inquiétait pas trop, car les mines de cette société se trouvent plus au sud. Mais il n'était pas exclu que Gulf et Esso exploitent des mines de charbon dans le Nord-Est de la Colombie-Britannique, si bien que Teck et Quintette voyaient d'un mauvais oeil la mainmise d'Esso et de Gulf sur le terminal charbonnier. C'est peut-être là l'une des raisons de l'échec des négociations.

M. Reid: Pour lever toute ambiguïté possible, lorsque vous dites que vous avez négocié un accord avec les expéditeurs de charbon, parlez-vous d'un accord avec le consortium Fednav?

M. Morrison: Non, avec Teck et Quintette.

M. Reid: Dans l'accord final conclu avec Fednav, et pour les études techniques préliminaires, avez-vous affecté un crédit pour le paiement des travaux ou les autorités ont-elles consenti à rétribuer Fednav?

[Texte]

Mr. Morrison: As I expressed earlier, I cannot answer that question fully. I do believe we did make some allowance for . . . I believe it was not all of it. I believe we came to some equitable agreement on what had been spent on engineering to that date.

Fednav had slowed down their engineering expenditures, I think, in the fall. But you can understand that when we had the signed agreement in mid-1981, they felt they were the terminal operator. They went to engineering firms and signed for plans and specs and design, and spent considerable money. We, I guess, felt they had spent that money in good faith. We felt they were going to be the terminal operator. Those plans were worth a great deal in terms of actual cash outlay, and they were worth perhaps even more in terms of the time requirement. It is my recollection that some equitable agreement was worked out. I am sorry; I do not recall what it was.

Mr. Reid: Why was this question of the terminal operator, since it played such an important part, not evident to all from an early point, since first of all you had it in your early specifications when you called for tender, then during negotiations? Why did the players not know who the public authority had in mind to be the terminal operator at the conclusion, or as they went into the implementation stage once they got the terminal up?

Mr. Morrison: I am sorry. I missed the question somehow.

We did not know who the terminal operator was going to be until we had gone to proposals and selected, in effect, a terminal operator.

• 1625

Mr. Reid: A call for tenders or proposals.

Mr. Morrison: Right.

Mr. Reid: Then you started to negotiate—

Mr. Morrison: Right.

Mr. Reid: —on the basis of that proposal and who the tender operator would be.

Mr. Morrison: Right.

Mr. Reid: But you tell us that there was not an agreement on who the tender operator would be so negotiations broke down and you raised again the concern about—

Mr. Morrison: We had selected a terminal operator and it was the Fednav consortium.

Mr. Reid: At what stage did you select it and make that decision?

Mr. Morrison: The first part of the decision was to select them to negotiate with as terminal operator; we did that in early 1981. The second stage was to bind them to being the terminal operator with the lease agreement, and that was done by mid-1981. They were, for all intents and purposes, our

[Traduction]

M. Morrison: Comme je l'ai déclaré plus tôt, je ne peux répondre à cette question dans les détails. Je pense que nous avons prévu une certaine somme, sans toutefois rembourser la totalité. Nous en sommes arrivés, je crois, à un règlement équitable des dépenses d'ingénierie engagées jusque là.

La société Fednav a commencé à freiner ses dépenses en études techniques à partir de l'automne. Il faut comprendre que lorsque nous avons signé l'accord au milieu de l'année 1981, cette société se voyait déjà chargée de l'exploitation du terminal. Elle s'est donc empressée de commander à des bureaux d'étude des plans et des devis, et à dépenser des sommes considérables. De notre côté, nous ne pouvions mettre en doute sa bonne foi. Nous croyions nous aussi que l'affaire était dans le sac. Ces plans non seulement valaient beaucoup d'argent mais, plus encore, ils représentaient un élément essentiel dans la course contre la montre. Je me souviens qu'il a été possible de trouver un règlement équitable, mais j'ai oublié quelles en sont les modalités. Je m'en excuse.

M. Reid: Comment se fait-il que cette question d'exploitation du terminal, qui devait jouer un rôle si important, n'ait pas semblé évidente dès le départ, alors même que tout était clairement stipulé dans le cahier des charges au moment de l'appel d'offres, et ensuite au cours des négociations? Comment se fait-il que les intervenants aient ignoré l'intention des pouvoirs publics en ce qui a trait à l'exploitant du terminal au bout du compte, c'est-à-dire une fois les travaux de construction terminés?

M. Morrison: Je vous demande pardon, mais j'ai perdu le sens de votre question.

Nous ne savions pas qui obtiendrait le contrat d'exploitation du terminal avant de passer par tout le processus de demande de propositions, d'évaluation et de sélection.

M. Reid: Un appel d'offres ou de propositions.

M. Morrison: C'est juste.

M. Reid: C'est alors que vous avez commencé à négocier . . .

M. Morrison: Tout juste.

M. Reid: . . . un contrat d'exploitation du terminal à partir des soumissions.

M. Morrison: Exact.

M. Reid: Mais vous dites que vous n'êtes pas arrivés à un accord sur l'exploitant du terminal, de sorte que le projet a avorté et que . . .

M. Morrison: En fait, nous avons choisi l'exploitant du terminal, le consortium Fednav.

M. Reid: À quel moment avez-vous opéré ce choix et pris la décision?

M. Morrison: La première partie de la décision consistait à choisir une entreprise avec laquelle négocier le contrat d'exploitation du terminal. Cette première étape a été franchie au début de 1981. La deuxième étape consistait à obtenir son engagement à titre d'exploitant du terminal au moyen de la

[Text]

terminal operator. We ran into rough water when our terminal operator could not get a deal with the coal shippers, for whatever reasons.

Mr. Reid: I will come back on the second round.

The Chairman: The reason that Mr. Auger pointed to and you alluded to in Mr. Reid's questions was that you in effect had some basic competition between some of the shippers—

Mr. Morrison: Yes.

The Chairman: —which is understandable, and I guess it became more acute when you got down to the hard-line negotiation, which you did not think was going to be that acute when you made the initial agreement.

I think, Mr. Fulton, you have a question or two.

Mr. Fulton: When was the throughput charge finally negotiated with Teck and Quintette?

Mr. Morrison: Between RTI and Teck and Quintette?

Mr. Fulton: Yes.

Mr. Morrison: I believe it was December 1981 or early January 1982. It was the last item in the deal.

Mr. Fulton: That throughput charge negotiated with Teck and Quintette provides for a per tonnage handling and loading.

Mr. Morrison: Yes, right.

Mr. Fulton: What was that at that time?

Mr. Morrison: When I said that was the last item negotiated, it was the last item and the first item. What we were negotiating in effect at the end was not the throughput charge; it was the percentage increases that would be applied to a basic throughput charge that was set in May 1980. The throughput charge was set at \$3 a tonne. We interpreted that to be May 1980 dollars; we were in a period of high inflation. What we continued to negotiate from then on were the percentage increases that would be applied over the 20-year period for the handling of coal through the terminal.

Mr. Fulton: Has there been a substantial change in the throughput charge since Fednav got its final contract in January 1982?

Mr. Morrison: Only what was agreed upon in that contract.

Mr. Fulton: Just so the committee understand, Teck and Quintette get a certain amount per tonne when they take it out of the ground because then it goes on the BCR; then it goes onto the CNR. So BCR gets a per tonnage carriage payment; CNR gets a per tonnage carriage payment. Once that \$3-per-

[Translation]

signature d'un bail. Ce deuxième objectif fut réalisé au milieu de l'année 1981. À toutes fins pratiques, nous avons alors trouvé un exploitant pour le terminal. Les choses ont commencé à se gâter lorsque cet exploitant n'a pu s'entendre avec les expéditeurs de charbon, quelles qu'en fussent les raisons.

M. Reid: J'aurai encore des questions à poser au second tour.

Le président: Le facteur soulevé par M. Auger et auquel vous avez fait allusion dans vos réponses aux questions de M. Reid, c'est que le sentiment de rivalité s'est mis de la partie pour dresser certains expéditeurs les uns contre les autres...

M. Morrison: Oui.

Le président: ... ce qui, évidemment, est parfaitement compréhensible. Ce sentiment n'a fait que s'accroître au moment où il a fallu en arriver à des décisions concrètes sur les détails commerciaux de la transaction, mais vous n'aviez pas soupçonné l'ampleur du différend.

Je pense, monsieur Fulton, que vous aviez des questions à poser.

M. Fulton: À quel moment les frais de transit ont-ils été négociés avec Teck et Quintette?

M. Morrison: Entre RTI et Teck et Quintette?

M. Fulton: Oui.

M. Morrison: Je pense que c'était en décembre 1981 ou au début de janvier 1982. C'était là le dernier point de la transaction.

M. Fulton: Ces frais de transit négociés avec Teck et Quintette sont calculés à la tonne manutentionnée et chargée?

M. Morrison: C'est exact.

M. Fulton: Quelles en étaient les modalités à l'époque?

M. Morrison: Quand j'ai dit qu'il s'agissait du dernier point des négociations, j'aurais dû préciser que c'était en fait en même temps le dernier point et le premier point. En effet, les négociations ne portaient pas à la fin sur les frais de transit proprement dits, mais sur le pourcentage d'augmentation qui serait appliqué aux frais de transit de base établis en mai 1980. À ce moment-là, les frais de transit avaient été établis à 3\$ la tonne. Nous avons déterminé que ce montant était en dollars de mai 1980. Or, nous étions dans une période d'inflation galopante. Il nous fallait donc négocier le pourcentage d'augmentation à appliquer au cours des vingt années à venir pour la manutention du charbon dans le terminal.

M. Fulton: Les frais de transit ont-ils changé de façon appréciable depuis que Fednav a signé le contrat final en janvier 1982?

M. Morrison: Ils sont restés conformes aux modalités du contrat.

M. Fulton: Donnons des précisions à l'intention du comité. Teck et Quintette prélèvent un certain montant pour chaque tonne de charbon extraite du sol, avant qu'il soit pris en charge par les chemins de fer de la Colombie-Britannique, puis par le CN. À son tour, BCR se fait payer des frais de transport à la tonne et le CN en fait autant. Au moment de la négociation

[Texte]

tonne throughput charge was negotiated, what was going through your mind as the negotiator in terms of . . . ?

Let me put a few figures back onto the table. Fednav put up \$23 million. Canadian taxpayers, through Canada Ports Corporation, put up the rest for the actual development of the Ridley terminal facility.

Mr. Morrison: That is not . . . if I might . . .

Mr. Fulton: Okay, maybe you could clarify that.

Mr. Morrison: My understanding was that Fednav put up \$23 million or \$25 million, the National Harbours Board put up \$23 million or \$25 million, and the rest was borrowed.

Mr. Fulton: And guaranteed by the Government of Canada.

Mr. Morrison: And guaranteed, but it was borrowed from a commercial bank.

Mr. Fulton: Right. What I am driving at is the \$3-per-tonne throughput charge; I think all of us are wondering why the private sector was not more interested in the construction and operation of the facility. Is that not related to the throughput charge? Did they not see the throughput charge itself as being a substantial enough amount for them to want to get involved?

• 1630

Mr. Morrison: It is not my wish to be involved in conjecture, but the \$3 a tonne throughput charge was an absolute minimum possible figure for putting coal through that terminal. Starting to negotiate from that \$3 a tonne, we, to a large degree, felt our hands were tied. That was why so much time was spent; why the engineering was so important; why it was so important to bring in a terminal at \$230 million as opposed to \$350 million or \$400 million; why it was so important to have a really skilled terminal operator; why it was important to have guarantees for the coal coming into the terminal and have the terminal operating properly; why it was incredibly important to have equipment that would not involve us in downtime of even two or three days a month; why it was very important to have good design for shiploaders; why it was very important to have the ability to load two ships at a time.

The \$3 a tonne put all the pressure on the deal. That was why we ended up all through 1981 with the difficulties of trying to find a terminal operator and trying to get the deal between the Fednav consortium and the coal companies. Had it been a higher per tonne throughput charge, both the coal companies and the terminal operator would have had some flexibility. But as it was, the terminal operator had to be very, very careful and very strict in regard to how many tonnes came through, how it came through, what type of coal, when it came through, and no downtime.

[Traduction]

des frais de transit de 3\$ la tonne, qu'aviez-vous en tête exactement en tant que négociateur?

Rappelons les chiffres. Fednav a avancé 23 millions de dollars. Les contribuables canadiens, par l'intermédiaire de la Société canadienne des ports, ont assumé les autres coûts de construction du terminal de Ridley.

M. Morrison: Ce n'est pas tout à fait, si vous permettez . . .

M. Fulton: . . . d'accord, apportez les précisions qui s'imposent.

M. Morrison: Sauf erreur, Fednav avançait 23 ou 25 millions de dollars, le Conseil des ports nationaux contribuait lui aussi en versant 23 ou 25 millions de dollars, et le reste était emprunté.

M. Fulton: Mais garanti par le gouvernement du Canada.

M. Morrison: Emprunté à une banque commerciale et garanti.

M. Fulton: Tout juste. Revenons donc aux frais de transit de 3\$ la tonne. Il est permis de se demander pourquoi le secteur privé ne s'est pas montré plus enthousiaste qu'il ne faut pour la construction et l'exploitation du terminal. Les frais de transit y sont-ils pour quelque chose? Les entreprises ont-elles considéré que les frais de transit leur suffiraient amplement?

M. Morrison: Je ne voudrais pas me lancer dans de simples conjectures, mais des frais de transit de 3\$ la tonne représentaient un minimum absolu pour la manutention du charbon dans ce terminal. Mais puisque nous commençons à négocier à ce niveau, nous nous sentions nous aussi quelque peu coincés. C'est pourquoi il a fallu qu'on y mette le temps, qu'on accorde tant d'importance aux études techniques, que l'on ramène le prix du terminal à 230 millions de dollars par rapport aux 350 millions ou 400 millions d'abord envisagés. C'est pourquoi il nous a semblé si important de disposer d'un exploitant de terminal vraiment compétent, d'avoir des garanties concernant le volume de charbon à transiter au terminal et de rationaliser au maximum son exploitation. C'est pourquoi également il nous paraissait si essentiel d'être doté d'un équipement qui nous ne ferait pas perdre même deux ou trois jours par mois en temps de panne, que les quais de chargement soient d'une conception à toute épreuve, que nous ayons la possibilité de charger deux navires simultanément.

Ces 3\$ la tonne ont lourdement pesé sur toute la transaction. C'est pourquoi nous avons eu tant de difficulté pendant toute l'année 1981 à trouver un exploitant pour le terminal et à obtenir un accord entre le consortium Fednav et les sociétés charbonnières. Si les frais de transit à la tonne avaient été plus élevés, les sociétés charbonnières de même que l'exploitant du terminal auraient eu une certaine marge de manoeuvre. Mais les choses étant ce qu'elles étaient, l'exploitant devait se montrer extrêmement vigilant et strict au sujet du nombre de tonnes à manutentionner, de l'équipement de manutention, du type de charbon, des calendriers de déchargement, des pannes possibles.

[Text]

Mr. Fulton: What was the process in that period of 1981? Following the setting of the throughput charge of \$3, what was...? Well, let us go back even a little further. What was the process used to set it at \$3 a tonne? Did Teck and Quintette decide that alone?

Mr. Morrison: In the late 1970s and early 1980 the coal companies were in Japan, and they were in Japan negotiating long-term contracts with the Japanese. When they were about to sign their agreements with the Japanese, they needed to know what the throughput charge was going to be, and the Japanese wanted to know what the throughput charge was going to be so they could build it into the contracts they had with the coal companies. The strong advice given, or the request given to the National Harbours Board was that as of May 1980 the throughput charge for a coal terminal at Ridley Island would not exceed \$3.

Mr. Fulton: Who made that decision?

Mr. Morrison: I do not recall, but it was a decision that was given to the National Harbours Board.

Mr. Fulton: It was a government decision, then?

Mr. Morrison: Yes, it was a government decision.

Mr. Fulton: Was Mr. Basford involved at that point?

Mr. Morrison: I cannot answer that question. I think that either a member of our board or perhaps Pierre Franche would be able to answer that question better. It would be conjecture on my part to reply.

Mr. Fulton: So once you knew it was going to be \$3 a tonne... Obviously that created part of the problem all the way along in attracting anyone to become seriously involved, in that they would know—either \$12 million, \$24 million, or \$36 million—what the maximum rate of return would be in relation to a very substantial amount of capitalization on the site.

Mr. Morrison: The \$3 per tonne was for the first part of the coal terminal, the first 12 million tonne terminal.

Mr. Fulton: And then it went down after that.

Mr. Morrison: We were hoping it would have gone up.

Mr. Fulton: Let me go back to one of your earlier points in terms of looking at paying for Fednav services during that crucial period of time.

I recognize what you have been saying in relation to a critical path and the incredible time hurdles you were trying to deal with as you moved into 1982 facing January 1, 1984, but you no doubt had a pretty good idea of how much Fednav would have to pay Manalta, Esso, and Gulf for the engineering work they had done to get themselves out, and you had a pretty good idea of what Fednav had in, and pressure was coming from Ottawa to get this thing going and to keep, for whatever reasons, the private sector involved. How far along did you pursue that evaluation, looking at it and saying, okay, Fednav we know you have this much involved, here we have

[Translation]

M. Fulton: Quels étaient les chiffres de base pendant cette période de 1981, après avoir fixé les frais de transit à 3\$? Remontons même un peu plus loin. Sur quelle base avez-vous fixé ce montant de 3\$ la tonne? Teck et Quintette ont-ils été les seuls à avoir leur mot à dire?

M. Morrison: À la fin des années 1970 et au début de 1980, les sociétés charbonnières se trouvaient au Japon où elles négociaient des contrats à long terme avec les Japonais. Pour signer ces ententes avec les Japonais, elles devaient avoir une idée de ce que seraient les frais de transit, tout comme les Japonais d'ailleurs, pour pouvoir en tenir compte dans les contrats à conclure avec les sociétés charbonnières. C'est à ce moment-là qu'on a conseillé ou demandé au Conseil des ports nationaux de fixer à 3\$ la tonne à partir de mai 1980, les frais de transit du futur terminal charbonnier de l'île Ridley.

M. Fulton: Qui a pris cette décision?

M. Morrison: Je ne m'en souviens pas, mais c'est la décision qui a été communiquée au Conseil des ports nationaux.

M. Fulton: Il s'agissait donc d'une décision du gouvernement?

M. Morrison: Oui, c'est une décision du gouvernement.

M. Fulton: M. Basford était-il en cause à ce moment-là?

M. Morrison: Je ne peux répondre à cette question. Il faudrait demander à un membre du Conseil ou peut-être à Pierre Franche, qui serait en mesure de donner des précisions. Quant à moi, j'en serais réduit à de simples conjectures.

M. Fulton: Ainsi, le montant avait été fixé à 3\$ la tonne. De toute évidence, ce taux érigeait un obstacle à la participation des entreprises, qui devaient savoir—que ce soit pour le terminal de 12 millions, de 24 millions ou de 36 millions de tonnes—quel serait le taux maximum du rendement des investissements considérables qu'elles devaient engager pour le chantier.

M. Morrison: Le taux de 3\$ la tonne s'appliquait à la première phase du terminal charbonnier, c'est-à-dire l'infrastructure portuaire d'une capacité de 12 millions de tonnes.

M. Fulton: Et par la suite, le montant devait baisser?

M. Morrison: Au contraire, nous espérions qu'il augmenterait.

M. Fulton: Revenons à la question abordée plus tôt au sujet du paiement des services rendus par Fednav à cette époque cruciale.

Je comprends les difficultés de cheminement critique et les échéances extrêmement serrées qui pesaient sur vous en 1982 alors que la date limite avait été fixée au 1^{er} janvier 1984, mais vous aviez sans doute une assez bonne idée du montant que Fednav aurait à rembourser à Manalta, à Esso et à Gulf pour racheter les plans d'ingénierie avant de se retirer du consortium. Vous aviez sans doute également une bonne idée des sommes investies par Fednav, alors qu'Ottawa faisait pression sur vous pour faire avancer ce dossier et, pour une raison ou pour une autre, engager la participation du secteur privé. Ne fallait-il pas à ce moment-là faire le point avec Fednav,

[Texte]

this much involved? Here we have this other proposal on the table, 20% after tax compounding, which could eventually basically turn RTI . . . What I am thinking is that, if they are not bought out pretty soon, they will eventually end up with total ownership and control of RTI simply because of the way the deal was set up.

• 1635

Someone must have looked at it over the longer term, either with high interest rates and high inflation or low interest rates, increasing markets, and so on. Those studies must have been done.

How far along did you go in looking at putting those figures together and saying: okay, we will give you this amount and you do the interim part of the development and operation?

Mr. Morrison: I have difficulty answering that question inasmuch as I would like you to understand that the negotiations for the partnership between the National Harbours Board and Fednav were going on at the same time as we were negotiating with the coal shippers for the throughput agreements for the terminal. My responsibility was with the operating agreements, not as much with the pre-incorporation partnership agreement.

Mr. Fulton: Who would have been looking at that kind of question? Hundreds of millions of dollars are involved here.

Mr. Morrison: Right.

Mr. Fulton: Someone must have taken a look at it and said: look, if we can buy them out for \$50 million now, or \$5 million or whatever, versus this other scenario, whether the development is highly successful or only marginally successful . . . Because I think Mr. Auger's briefing note to the Minister made it quite clear that it is truly an anomaly in terms of any kind of a mixed venture that the Government of Canada has ever been involved in, in terms of veto power, in terms of rate of return, and so on. It is a true anomaly. Someone must have looked at it, and perhaps you can at least direct us to whom we should put our questions to on how far it was pursued and why that option was not pursued further.

Mr. Morrison: The vice-presidents that had major involvement with the pre-incorporation agreement were the vice-president of legal services, Ray Tower, and the vice-president of finance, Fern Godbout. I know that just from being there, although it was not my major responsibility, a lot of work was done, a lot of assessment was done, a lot of evaluation was done, and a lot of negotiation was done to come to the final agreement.

[Traduction]

préciser les montants investis par chacune des parties et repartir sur de nouvelles bases? N'auriez-vous pas pu alors revenir avec une contre-proposition, disons 20 p. 100 après impôt . . . Ce à quoi je veux en venir, c'est que si la participation de cette société n'est pas rachetée bientôt, elle finira par se retrouver avec un contrôle absolu de RTI uniquement en raison des dispositions du contrat.

Je ne peux croire que personne n'ait examiné les implications à long terme, suivant un scénario de taux d'intérêt élevé et d'inflation galopante, ou encore de faible taux d'intérêt, de marché en expansion, etc. On a sûrement effectué ce genre d'études.

Dans quelle mesure, donc, avez-vous examiné les diverses hypothèses pour en arriver à une proposition raisonnable et demander à la société, par exemple, d'assurer provisoirement une partie de la construction et de l'exploitation pour tel ou tel montant?

M. Morrison: Je ne saurais vous donner une réponse précise à cette question. Il faut se rappeler, en effet, qu'au moment des négociations de contrat entre le Conseil des ports nationaux et Fednav, nous étions également en pourparlers avec les expéditeurs de charbon concernant les ententes de transit au terminal. J'étais chargé des accords d'exploitation et n'ai participé que marginalement à la conclusion du contrat de société en nom collectif.

M. Fulton: Qui était responsable de ce genre de questions? N'oublions pas que des centaines de millions de dollars sont en jeu ici.

M. Morrison: Très juste.

M. Fulton: J'imagine donc que quelqu'un a dû prendre le dossier en main pour essayer de trouver un scénario moins onéreux et d'en arriver à un règlement de 50 millions de dollars, de 5 millions de dollars, peu importe, compte tenu des perspectives offertes, plutôt que de foncer tête baissée vers la catastrophe . . . La note de M. Auger au ministre a démontré clairement, en effet, que la solution retenue comporte de graves anomalies et constitue en quelque sorte une première pour le gouvernement du Canada en raison du droit de veto accordé, du taux de rendement de l'investissement consenti, etc. Comme coentreprise, il s'agit vraiment d'une aberration. C'est pourquoi je me dis que forcément quelqu'un a dû s'employer à faire le point à un moment donné et je vous demande de nous donner des indications qui pourraient nous permettre de remonter jusqu'à cette personne, pour voir quelles options ont été envisagées.

M. Morrison: Les vice-présidents qui ont été les principaux artisans de l'entente préalable à la constitution en société sont le vice-président des Services juridiques, Ray Tower, et le vice-président aux Finances, Fern Godbout. Je me souviens des noms parce que j'étais sur place, même si ce n'était pas ma responsabilité principale. Je sais qu'à ce moment-là, on a multiplié les études, les évaluations, les bilans, les négociations pour en arriver à une entente finale.

[Text]

Mr. Fulton: One final thing: in terms of the payments that are going on now, how are those payments structured as—

The Chairman: He is not there now; he was there then.

Mr. Fulton: It was in the negotiated agreement, though. It is the same now as it was when he negotiated it.

The Chairman: Well, perhaps I cut you off too soon, because he does not know what is going on now necessarily.

Mr. Fulton: Yes. Well, in terms of the agreement that was struck—

The Chairman: We are going to have someone here who is now, and that is Mr. Garvey.

Mr. Fulton: Okay.

The Chairman: Did you have a question, Mr. Angus?

Mr. Angus: Yes.

The Chairman: We have taken an unduly long time with Mr. Morrison for the evidence he had to give to the committee. He had about 10 minutes of evidence to give to the committee and we have been a hour.

Mr. Angus: I think that with one exception it has been very valuable, Mr. Chairman.

The Chairman: Your opinion is very different from the chair's.

Mr. Angus: I just want to double-check: Ray Tower and Fern Godbout sat across the table from Peter Jones, from Fednav?

Mr. Morrison: I would say that the pre-incorporation agreement negotiations were not Peter Jones's major responsibility. His was the terminal and the operation.

Mr. Angus: Okay. In other words, it was you and he.

Mr. Morrison: Right.

Mr. Angus: With whom did the other two gentlemen, the two vice-presidents, negotiate at Fednav in terms of the pre-incorporation agreement? I am just trying to get an idea of who the players are.

Mr. Morrison: One of Fednav's senior lawyers and one of their senior financial people. I do not recall their names.

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: Who was there for the Government of Canada? Was Dr. Peter Meyboom there also in these discussions?

Mr. Morrison: I do not believe he was at all the discussions. I could stand corrected, but I do not—

The Chairman: Was there anyone else from the government there other than you as a Harbours Board person?

[Translation]

M. Fulton: Une dernière question. Au sujet des paiements qui sont versés actuellement, comment sont-ils structurés . . .

Le président: M. Morrison n'est plus dans ce service maintenant. C'est à l'époque qu'il s'y trouvait.

M. Fulton: Les modalités se trouvaient déjà dans l'entente négociée, cependant. Elles doivent être les mêmes maintenant.

Le président: Je vous ai peut-être interrompu trop rapidement, mais M. Morrison n'est pas forcément au courant de ce qui se passe aujourd'hui.

M. Fulton: Très bien. Mais au sujet de l'entente qui a été conclue . . .

Le président: Nous allons pouvoir interroger quelqu'un qui se trouve sur place maintenant, M. Garvey.

M. Fulton: D'accord.

Le président: Vous aviez une question à poser, monsieur Angus?

M. Angus: Oui.

Le président: Nous avons déjà consacré plus de temps qu'il n'aurait fallu au témoignage de M. Morrison. Nous avions prévu environ 10 minutes et voilà une heure que nous l'interrogeons.

M. Angus: Je dirais qu'à une exception près, ce temps a été très bien utilisé, monsieur le président.

Le président: Votre opinion est très différente de celle du président.

M. Angus: Je voulais demander une simple confirmation. Ray Tower et Fern Godbout étaient donc les interlocuteurs de Peter Jones, de Fednav?

M. Morrison: Je dois dire que les négociations préalables à la constitution en société n'étaient pas la principale responsabilité de Peter Jones. Celui-ci était chargé plus spécifiquement du terminal et de son exploitation.

M. Angus: Très bien. Autrement dit, il était votre interlocuteur.

M. Morrison: Tout juste.

M. Angus: Avec qui les deux autres cadres, les deux vice-présidents, ont-ils négocié afin de conclure l'entente préalable à la constitution en société? J'essaie tout simplement de déterminer qui sont les principaux acteurs.

M. Morrison: Il s'agissait d'un avocat en chef de Fednav et d'un conseiller financier supérieur. J'ai oublié leurs noms.

M. Angus: Très bien.

Le président: Qui était le porte-parole du gouvernement du Canada? M. Peter Meyboom participait-il aux discussions?

M. Morrison: Je ne crois pas qu'il ait participé à tous les débats. Je peux me tromper, bien sûr, mais je ne le crois pas . . .

Le président: Comme porte-parole de l'administration fédérale, y avait-il d'autres parties intéressées à part le Conseil des ports nationaux que vous représentiez?

[*Texte*]

Mr. Morrison: There were National Harbours Board people but no one else.

The Chairman: I see.

Mr. Angus: Anybody from the board of directors itself?

Mr. Morrison: Jacques Auger.

• 1640

Mr. Angus: Taking your word about the qualifications of Fednav to build the terminals—let me accept that—was it absolutely necessary for them to be a partner in the operation? The pre-engineering was acquired, or at least they were compensated for their pre-engineering work. In fact, you might even comment as to where the ownership went. Did the ownership for the pre-engineering work remain with Fednav, or was it transferred to the National Harbours Board? But was it absolutely necessary... or was it discussed as an option as to whether National Harbours Board could go on their own, hiring Fednav in almost some kind of turn-key operation?

Mr. Morrison: I would say yes, that was one of the many options explored, and obviously rejected.

Mr. Angus: Can you elaborate a little on why it was rejected?

Mr. Morrison: I do not recall the specific reasons. It would be conjecture; probably still valid, but conjecture.

Mr. Angus: Who would be the best person to ask that question of?

Mr. Morrison: Probably me.

Mr. Angus: At least you are honest.

Mr. Morrison: It is just that there were so many options in a short period of time that—

Mr. Angus: Would those options have been placed on paper and would they be part of a package that went to a board or to the government at some time? Is that the way you did business back then?

Mr. Morrison: We did most of our business like that in regard to what we would have done over a weekend or a week of 14- or 18-hour days. I am not sure we were as file-conscious as that.

Mr. Reid: To the best of your recollection, Mr. Morrison, when first did you consider, either on your own or by structured public authorities, going into partnership with Fednav?

Mr. Morrison: I would have to say in November 1981.

Mr. Reid: What stage were your other negotiations at then?

Mr. Morrison: That was after we had negotiated a deal, an agreement with the coal companies, that we thought was not acceptable.

[*Traduction*]

M. Morrison: Nous étions plusieurs du Conseil des ports nationaux, mais c'est tout.

Le président: Je vois.

M. Angus: Y avait-il quelqu'un du conseil d'administration lui-même?

M. Morrison: Jacques Auger.

M. Angus: Si l'on se fie à ce que vous dites concernant la compétence de Fednav pour la construction de terminaux—acceptons cette prémisse—était-il absolument indispensable que cette société soit associée à l'exploitation? Les études techniques avaient déjà été acquises, ou du moins la société avait été remboursée pour ces études. En fait, il ne serait peut-être pas sans intérêt de se demander qui possédait alors le titre de propriété de ces études. La société Fednav conservait-elle encore des droits ou ceux-ci avaient-ils été cédés au Conseil des ports nationaux? À ce moment-là, le Conseil des ports nationaux aurait-il pu poursuivre le projet par ses propres moyens, quitte à engager Fednav dans une sorte de contrat clés en main?

M. Morrison: Sans doute. C'est même l'une des nombreuses options examinées, et de toute évidence rejetée.

M. Angus: Pourriez-vous donner des précisions sur les raisons qui ont mené à son rejet?

M. Morrison: Je ne me rappelle pas les détails. Ici encore, j'en serais réduit à des conjectures, si proches de la vérité soient-elles.

M. Angus: Quelle serait la meilleure personne à interroger à ce sujet?

M. Morrison: Moi, probablement.

M. Angus: Au moins, vous faites preuve d'honnêteté.

M. Morrison: Le problème, c'est que nous avons dû examiner tant d'options différentes en si peu de temps...

M. Angus: Ces options ont-elles été consignées sur papier dans le cadre d'une documentation, par exemple, présentée au Conseil ou au gouvernement à un moment donné? Était-ce là votre façon de procéder à l'époque?

M. Morrison: La plupart du temps, oui, sauf peut-être pendant les week-ends ou les semaines où nous travaillions de 14 à 18 heures par jour. Je ne suis pas sûr à ce moment-là que nous ayons accordé tant d'importance aux dossiers.

M. Reid: D'après vos souvenirs, monsieur Morrison, quand avez-vous envisagé pour la première fois, de votre propre chef ou sur la directive des autorités, de conclure un contrat de société avec Fednav?

M. Morrison: Je dirais en novembre 1981.

M. Reid: Où en étaient les négociations à ce moment-là?

M. Morrison: Nous venions de conclure l'entente avec les sociétés charbonnières, que nous avons jugée inacceptable.

[Text]

The Chairman: About the agreement we have with Fednav on the Ridley terminal, was it the lawyers who developed all this put-and-call and the options, or was this an emanation of the harbours board and your people? Did it come from Fednav? Where did it come from? It was, as Mr. Fulton said, a unique document.

Mr. Morrison: I would say both. It was not one-sided.

The Chairman: Mr. Morrison, thank you very much for appearing and contributing your experience in those early, hectic days.

Dr. Peter Meyboom is our next and last witness for this afternoon. Dr. Meyboom, as you are perhaps aware, is the Deputy Minister of Fisheries and Oceans.

I am glad you are here, sir, as the senior official of Treasury Board who was involved in monitoring, as we understand it, all or many of the discussions and negotiations between the harbours board and the private sector regarding RTI. Dr. Meyboom, if I have not stated it correctly, you could perhaps state what your role was and who assigned you to the role, and just how you were involved in a hands-on, very much ongoing basis during the period in question when this agreement was made.

Welcome.

Dr. Peter Meyboom (Former Special Adviser for Treasury Board to Canada Ports Corporation): Thank you, Mr. Chairman.

• 1645

The Chairman: You usually do not come before the Transport committee. I do not know what they do in Fisheries, but here in Transport we try to cut through the chaff and throw the fish overboard and get down to the wheat, which is a bit of a mixed metaphor.

Dr. Meyboom: In a very straightforward answer to your observation, I was not involved in any of those discussions at all. My involvement started in January 1982, exactly five years ago—January 6, to be precise—when I was asked by the Secretary of the Treasury Board to act as a monitor on behalf of the central agencies regarding the construction of this port.

When I appeared there was still some discussion about throughput agreements and things like that, but I was really not involved in any of that. My task was to protect the interests of the Government of Canada with respect to contracting procedures as they were to take place during the construction of the coal port and to ensure that the port was going to be built within time and within the established budget. And if that could not happen, that the Minister of the Treasury Board be fully informed and would give the necessary approvals.

The National Harbours Board had received the authority to dispense with Treasury Board approvals for the simple reason that the company called RTI, Ridley Terminals Incorporated,

[Translation]

Le président: Au sujet de l'entente avec Fednav concernant le terminal de Ridley, peut-on dire que ce sont les avocats qui ont imaginé la clause de stockage ainsi que les options, ou était-ce une initiative du Conseil des ports nationaux et de votre équipe? Qui en est l'artisan? Il s'agit, somme toute, comme l'a dit M. Fulton, d'un document unique en son genre.

M. Morrison: Je dirais que les deux parties ont eu leur mot à dire. Personne n'a imposé ses conditions.

Le président: Monsieur Morrison, je vous remercie pour ce témoignage et vos commentaires sur cette période mouvementée.

M. Peter Meyboom est notre deuxième et dernier témoin de cet après-midi. M. Meyboom, comme vous le savez sans doute, est sous-ministre de Pêches et Océans.

Nous vous sommes reconnaissants, monsieur, d'être venu à titre de haut fonctionnaire du Conseil du Trésor chargé à l'époque de contrôler, si nous avons bien compris, tout ou partie des discussions et des négociations entre le Conseil des ports nationaux et le secteur privé au sujet de RTI. Monsieur Meyboom, si ma description est inexacte, vous pourriez peut-être préciser quel était votre rôle et qui vous en avait confié la responsabilité, pour ensuite nous dire dans quelle mesure vous vous être engagé directement et régulièrement pendant la période de négociation de cette entente.

Je vous souhaite la bienvenue.

M. Peter Meyboom (ancien conseiller spécial du Conseil du Trésor auprès de la Société canadienne des ports): Merci, monsieur le président.

Le président: Vous n'avez pas l'habitude de vous présenter devant le Comité des transports. Je ne sais pas quelles sont les pratiques en vigueur aux Pêches, mais ici aux Transports, on ne s'occupe pas du menu fretin, on s'attaque directement au gros poisson.

M. Meyboom: Pour répondre sans ambages à votre question, je déclare tout net que je n'ai pas participé du tout à ces discussions. C'est en janvier 1982, il y a exactement cinq ans—le 6 janvier pour être plus précis—que j'ai commencé à m'intéresser à la question, à la demande du secrétaire du Conseil du Trésor, à titre de contrôleur de la construction du port au nom des organismes centraux.

Lorsque je suis entré en scène, il était encore question des ententes de transit et d'autres sujets connexes, mais ce n'est pas à cela que j'ai vraiment porté mon attention. Mon mandat était de protéger les intérêts du gouvernement du Canada en ce qui a trait à la procédure d'attribution des contrats applicables à la construction du port charbonnier, ainsi que de veiller à ce que le port soit construit conformément aux échéances et au budget établi. Tout écart devait être signalé au président du Conseil du Trésor aux fins des approbations nécessaires.

Le Conseil des ports nationaux avait reçu le pouvoir de se passer des autorisations du Conseil du Trésor pour la simple raison que l'entreprise du nom de RTI, *Ridley Terminals*

[Texte]

was an independent corporation. It was not a Crown corporation, it was an independent corporation, and under their articles of incorporation they could decide their own business. But at the same time the government, through the National Harbours Board, had, of course, an important role in RTI, and it was the view of the government that the interests of the government should be protected. And that is where I came in.

The Chairman: I am glad you clarified that in part. You were the monitor of implementing the agreement. Is that correct?

Dr. Meyboom: No, I was the monitor of the construction of the coal port.

Mr. Angus: Would you say, sir, that your role was that of an expediter in terms of the paper process, the approval process?

Dr. Meyboom: Sometimes. The role of a monitor is quite different from a project manager. I had to keep in mind all the time that my responsibility was, I repeat, to protect the interests to the Government of Canada. But one of the interests to the Government of Canada was to have the construction done on time, and therefore, in answer to your question, it was sometimes necessary to be an expediter, that if certain matters had to be brought to the attention of Treasury Board to do that quickly.

And the reason I was chosen, sir, for your information, was because when I was Deputy Secretary in the Treasury Board it was the responsibility of my branch to deal with project management, contracts of all kinds, and therefore I was a logical choice from that point of view, in that I was familiar with contracting procedures and project management procedures, etc.

The Chairman: I have a couple of questions, but I will let others lead off.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I could just pursue this. This morning, if you remember, when Mr. Auger was here, I questioned him in regard to a term he used. The term he used was "lightening the process for Treasury Board approval". We had a private conversation afterwards, and I realized that I perhaps had misinterpreted what he had said. My interpretation was that there was a new set of rules brought down for this particular project that eliminated steps. Privately, Mr. Auger said that was not the case, it was just that there was an expediter who was able not to cut red tape, but to make sure the steps happened very quickly. And that is why I ask you, sir, whether part of your role was that of an expediter. Would you say, in terms of what I just said now, that what you were able to do is to—

Dr. Meyboom: In part. But as I said earlier, that was not my only role. But yes, in part, that is what I did.

Mr. Angus: Okay. That is all. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

Incorporated, était une société indépendante. Ce n'était pas une société d'État et, aux termes de ses statuts constitutifs, elle pouvait mener ses affaires comme bon lui semblait. Mais en même temps, le gouvernement, par l'entremise du Conseil des ports nationaux, possédait des intérêts importants dans RTI, qu'il importait de protéger. C'est à cette fin que je suis intervenu.

Le président: Merci de ces éclaircissements. Vous deviez contrôler l'exécution de l'entente, c'est bien cela?

M. Meyboom: Non, je devais contrôler la construction du port charbonnier.

M. Angus: Serait-il juste de dire, monsieur, que votre rôle était en quelque sorte celui d'un catalyseur permettant d'accélérer les formalités administratives et le processus d'approbation?

M. Meyboom: Parfois. Le rôle d'un contrôleur est très différent de celui d'un chargé de projet. Je ne devais pas perdre de vue que ma responsabilité était, répétons-le, de protéger les intérêts du gouvernement du Canada. L'un de ces intérêts était justement de mener à bien les travaux de construction dans les délais et, par conséquent, pour répondre à votre question, je devais à l'occasion jouer ce rôle de catalyseur en portant sans tarder les points litigieux à l'attention du Conseil du Trésor.

À titre d'information, la raison pour laquelle j'ai été choisi, monsieur, c'est que j'étais alors sous-secrétaire du Conseil du Trésor et qu'il incombait à ma direction de s'occuper de la gestion de projets, de contrats de toutes sortes. Le choix était donc logique de ce point de vue, car j'étais au courant de la procédure de passation des contrats, de la gestion de projets, etc.

Le président: J'aurais une ou deux questions à poser, mais je vous laisse entamer le débat.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais approfondir un point. Ce matin, vous vous en souviendrez, lorsque M. Auger était ici, je l'ai interrogé au sujet d'une expression utilisée. Il était question d'alléger le processus d'approbation du Conseil du Trésor. Nous avons eu une conversation privée par la suite et je me suis rendu compte que j'avais peut-être mal interprété ce qu'il avait dit. J'avais cru comprendre que de nouvelles règles avaient été adoptées afin de supprimer des étapes dans ce projet particulier. Mais en privé, M. Auger m'a affirmé que ce n'était pas le cas et que la présence d'un catalyseur n'avait pas pour but de court-circuiter les formalités mais de veiller à ce qu'il n'y ait pas de perte de temps. C'est pourquoi je vous demande, monsieur, si votre rôle n'était pas en partie celui d'un catalyseur. Qu'en dites-vous?

M. Meyboom: D'une certaine façon, oui. Mais comme je l'ai dit plus tôt, ce n'était pas là mon rôle principal.

M. Angus: Très bien, j'ai terminé. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Fulton.

M. Fulton: Merci, monsieur le président.

[Text]

Welcome, Dr. Meyboom. I usually see you in Fisheries committee. Do you know who set the throughput at \$3 a tonne?

• 1650

Dr. Meyboom: I have no idea.

Mr. Fulton: When Fednav's costs were being looked at in late 1981 until January 1982, did you or did Treasury Board take a look at the costs of paying Fednav for what they had done to that point? Did you look at the options of how to go it alone, basically with the National Harbours Board or Canada Ports Corporation ultimately running the project?

Dr. Meyboom: I believe Treasury Board staff did some work. It was not in my branch, it was in the Crown corporations branch, and I was only tangentially involved in it. They did examine a few options, but I think it was the view of Treasury Board that the Government of Canada needed Fednav more than Fednav needed the Government of Canada.

Fednav had an extraordinary competence in this field, and had on its own done—on speculation for that matter—a great deal of preparatory work with a consulting company called Swan Wooster. It knew how to operate coal ports. There was some doubt, I think, in the minds of Treasury Board Ministers whether—with all respect to the organization at the time—the National Harbours Board could do what the government wanted it to do; namely, construct a port within two years. As you had heard in earlier testimony, it was the view of the Harbours Board that it would take 30 months or more. The agreements that had been made between the coal companies and Japan were such that the first coal, contractually, had to be shipped on the first of January 1983. So—

The Chairman: 1984.

Dr. Meyboom: Pardon me, 1984. The port had to receive coal December 1, 1983, and ship coal January 1, 1984. Fednav had an enormous reputation; it had done a lot of work. In my view, Fednav came in, if you wish, as a saving grace.

Mr. Fulton: On the agreement that was actually struck, did you or did Treasury Board do an evaluation of what the implications of their involvement would be; for example, that they would be getting 20% after tax compounding? Once dividends started to flow, this would give them 70% of the dividend pay-out and give only 30% back to the government which, in fact, had a much larger participation.

Dr. Meyboom: Yes, sir, I remember that that was considered by the Treasury Board. Again, it was not done by my branch. I did not present that case. You may wish to seek other witnesses from the Treasury Board on that. Point

[Translation]

Bienvenue, monsieur Meyboom. C'est dans le cadre du Comité des pêches que j'ai l'habitude de vous voir. Savez-vous qui a fixé les frais de transit à 3 dollars la tonne?

M. Meyboom: Je n'en ai aucune idée.

M. Fulton: Au moment de l'examen des coûts de la société Fednav à la fin de 1981 jusqu'en janvier 1982, le Conseil du Trésor, ou vous-même, avez-vous étudié ce qu'il convenait de payer à Fednav à cette étape? Avez-vous étudié la possibilité de mener le projet à bien de façon autonome, c'est-à-dire sous la direction du Conseil des ports nationaux ou de la Société canadienne des ports?

M. Meyboom: Je pense que le personnel du Conseil du Trésor s'est livré effectivement à certains travaux. Ce n'était pas ma direction, mais celle des sociétés d'Etat, et je n'ai participé que marginalement. Certaines options ont été examinées, mais je pense que le Conseil du Trésor en est arrivé à la conclusion que le gouvernement du Canada avait davantage besoin de Fednav que Fednav n'avait besoin de lui.

La société Fednav jouissait d'une compétence extraordinaire dans ce domaine et avait pris sur elle—en tant qu'investissement spéculatif—d'entreprendre de nombreux travaux préparatoires en collaboration avec un cabinet d'experts-conseils dirigé par Swan Wooster. Elle avait l'expérience de l'exploitation de terminaux charbonniers. Les ministres du Conseil du Trésor s'inquiétaient, je pense—malgré tout le respect que l'on avait pour l'organisme à l'époque—de savoir si le Conseil des ports nationaux possédait les structures voulues pour répondre aux exigences du gouvernement, c'est-à-dire construire le terminal dans un délai de deux ans. Comme vous l'avez déjà entendu dans un autre témoignage, le Conseil des ports nationaux était d'avis qu'il faudrait 30 mois ou davantage pour cette construction. Les accords signés entre les sociétés charbonnières et le Japon prévoyaient que les premières expéditions de charbon devaient se faire le 1^{er} janvier 1983. Ainsi...

Le président: 1984.

M. Meyboom: Pardon, 1984. Le terminal devait recevoir le charbon le 1^{er} décembre 1983 pour ensuite l'expédier le 1^{er} janvier 1984. La société Fednav jouissait d'une réputation à toute épreuve et avait mené à bien nombre de travaux. D'après moi, cette société aux yeux de tous venait en quelque sorte sauver la situation.

M. Fulton: Au sujet de l'entente qui a été finalement conclue, avez-vous procédé, ou le Conseil du Trésor a-t-il procédé, à une évaluation des implications de la participation de Fednav concernant, par exemple, les 20 p. 100 après impôt? Concernant également les dividendes, qui, une fois déclarés, seraient versés à 70 p. 100 à Fednav contre 30 p. 100 au gouvernement dont la participation, pourtant, était de beaucoup supérieure.

M. Meyboom: Effectivement, monsieur, je me rappelle que ces chiffres ont été examinés par le Conseil du Trésor, mais non pas par ma direction. Ce n'est pas moi qui ai suivi ce dossier. Il serait peut-être utile que vous interrogiez d'autres

[Texte]

number one: Under the circumstances, the federal government did not want to have any cash layout. Point number two: The federal government really did not have the technical expertise to build a port like this and operate it within two years. Interest rates were, albeit very high, still rising. I think after considering all these factors, Ministers judged this to be the proper and prudent course of action.

Mr. Fulton: This is the concern that I have. One year after coal started to flow, January 29, 1985, Mr. Auger, in his position with Canada Ports Corporation, wrote to the Minister, using very strong language. He asked that some kind of action be taken to change the positioning of Fednav within the proposal. It seems to me that Treasury Board would have had at least a one-year forward view in terms of what the options would be: rising inflation, dropping inflation, larger throughput, smaller throughput, and so on.

The concern that has been expressed from within Canada Ports Corporation, in relation to the veto power—I would certainly seek your views on the fact that there is not a shotgun clause in the contract. Mr. Auger says that this agreement is so favourable to the private sector partner that it sets a poor precedent for mixed enterprise in Canada.

I wonder why, just one year after the port starts to operate, Canada Ports Corporation suddenly becomes concerned that after less than 20 years—actually after 16 years of operation—to buy out Fednav it would cost \$1 billion.

• 1655

Why would Treasury Board not have looked at that and perhaps provided a situation where the kind of veto power and lack of risk for Fednav would have been put together into a different kind of formula?

Dr. Meyboom: I cannot answer that. I really do not know that. And why he wrote that letter I do not know either. By that time interest rates were going down and perhaps throughput was less than anticipated. It is a bit of hindsight, I think.

The Chairman: Is someone from Treasury Board who could give us some of the answers to some of the questions by Mr. Fulton about these projections and estimates and forecasts Mr. Bob Brown.

Dr. Meyboom: No, sir. Bob Brown was the senior official in the Ministry of State for Economic Development; or, as it was then called, the Economic Development Board. And no, I would suggest the person who was handling that case at the time was probably the Assistant Secretary for Crown Corporations, Hugh Millington.

Mr. Angus: Just a hindsight question. In your estimation, based on your experience with the project, could the National

[Traduction]

témoins du Conseil du Trésor à ce sujet. Quoi qu'il en soit, il y a deux éléments dont il faut tenir compte ici. En premier lieu, vu les circonstances, le gouvernement fédéral ne tenait absolument pas à déboursier de l'argent. En deuxième lieu, il n'avait pas vraiment la compétence technique voulue pour construire un terminal de cette envergure et d'en entreprendre l'exploitation dans un délai de deux ans. Les taux d'intérêt, déjà élevés, continuaient à monter. Je pense qu'après avoir examiné tous ces facteurs, les ministres ont jugé qu'au total, cette ligne de conduite était encore la plus appropriée et la plus prudente.

M. Fulton: Mais c'est justement là que le bât blesse. Un an après que le charbon eut commencé à affluer, M. Auger, alors en poste à la Société canadienne des ports, a envoyé une missive au ministre le 29 janvier 1985, où il ne mâchait pas ses mots. Il demandait que des mesures soient prises pour modifier la place occupée par Fednav au sein de la proposition. Il me semble que le Conseil du Trésor avait eu à ce moment-là une bonne année de recul pour déterminer la conjoncture: augmentation du taux d'inflation, baisse du taux d'inflation, débit supérieur ou inférieur, etc.

On s'est inquiété à la Société canadienne des ports concernant le droit de veto et je vous demanderais ce que vous pensez du fait qu'il n'y ait pas de clause de rachat forcé dans le contrat. M. Auger déclare que cet accord est si favorable à l'associé du secteur privé qu'il constitue un fâcheux précédent pour les entreprises conjointes futures au Canada.

Je me demande pourquoi la Société canadienne des ports, un an après la mise en exploitation du terminal, se met à s'inquiéter tout à coup du fait qu'au bout de vingt ans—16 ans d'exploitation, plus précisément—le rachat de Fednav lui aura coûté un milliard de dollars.

Pourquoi le Conseil du Trésor n'a-t-il pas repris le dossier de manière à ce que le droit de veto et le peu de risque financier couru par Fednav entrent en ligne de compte pour l'élaboration d'une formule différente?

M. Meyboom: Je ne peux répondre à cette question. Je ne sais vraiment pas. Je ne sais pas non plus pourquoi M. Auger a écrit tout à cette lettre. À ce moment-là, les taux d'intérêt étaient à la baisse et peut-être s'est-on rendu compte que le débit était inférieur à ce qui avait été envisagé. Il s'agit en quelque sorte d'une constatation *a posteriori*, je dirais.

Le président: Y a-t-il quelqu'un du Conseil du Trésor qui pourrait répondre à certaines des questions posées par M. Fulton au sujet de ces projections et prévisions? M. Bob Brown?

M. Meyboom: Non, monsieur. Bob Brown était le premier dirigeant du département d'État au développement économique. Je pense plutôt que la personne qui s'occupait de cette affaire à l'époque est le secrétaire adjoint aux sociétés d'État, Hugh Millington.

M. Angus: Une question qui me vient après coup. À votre avis, en vous fondant sur votre expérience du projet, le Conseil

[Text]

Harbours Board have completed Ridley Island on time if it had hired Fednav to do the package? Would that have been a mechanism to ensure the completion on time, as well as the one that was chosen?

Dr. Meyboom: That question assumes Fednav would have accepted such a proposition.

Mr. Angus: Right, yes.

Dr. Meyboom: Probably yes.

Mr. Reid: At the time you came on the scene, then, the agreement between the public authority and Fednav had been fully executed?

Dr. Meyboom: Almost fully, yes. There were still a few things.

The Chairman: But you had nothing to do with it, basically.

Dr. Meyboom: I had nothing to do with it, no.

Mr. Reid: All the put-and-call options had been written into the agreement—

Dr. Meyboom: Right.

Mr. Reid: —and you had no part in it.

Since then, is there anybody in the Treasury Board when you talk in terms of protecting the interests of the government, and in the light of that agreement itself... do you or does anybody else in the Treasury Board have an ongoing monitoring as to when it is in the interest of the government to put or call any one of these options?

Dr. Meyboom: I do not believe so, sir.

Mr. Reid: Do you know whether or not there is any other department of government that watches over this, other than perhaps the Ports Canada corporation?

Dr. Meyboom: I think the only authority, as written in Mr. Auger's letter, that kept an eye on that would probably be the ports corporation, yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dr. Meyboom, about the agreement or the deal that was struck with Fednav, taking into consideration the contracts had been signed to export the coal, and since you were representing the Treasury Board at the time, was there any public influence in terms of elected people at the time putting pressure on so this agreement had to be struck with Fednav at the time to meet the time frame? And if so, who were the players at the time who were putting on the pressure, or heat, call it as you wish, to make sure this deal was struck with Fednav?

Dr. Meyboom: I think the government at the time was far more concerned about the construction of the coal port, because after all, that was the physical facility that was required. The government at the time was far more concerned about the timely completion of the port than, if I may call them that, the organizational deliberations that took place between the various partners.

In fact, if I may say so, I think Treasury Board Ministers, at least, at times were a bit impatient. They did not exert

[Translation]

des ports nationaux aurait-il pu terminer le projet de l'île Ridley dans les délais s'il avait retenu les services de la société Fednav pour faire les travaux? Cette mesure complémentaire aurait-elle été suffisante?

M. Meyboom: Votre question présuppose que Fednav aurait accepté une telle proposition.

M. Angus: C'est juste, oui.

M. Meyboom: Alors la réponse est sans doute positive.

M. Reid: Au moment où vous êtes entré en scène, l'accord entre l'organisme public et Fednav avait-il déjà été ratifié?

M. Meyboom: Pratiquement, oui. Il restait encore un ou deux détails à régler.

Le président: Mais cela ne vous regardait pas spécifiquement.

M. Meyboom: Non, absolument pas.

M. Reid: Le stellage était donc déjà compris dans l'accord...

M. Meyboom: C'est juste.

M. Reid: ... et vous n'y avez participé en aucune façon.

Depuis ce temps-là, pour protéger les intérêts de l'État, aux termes de l'entente elle-même, a-t-on nommé quelqu'un au Conseil du Trésor pour assurer la surveillance permanente de l'affaire et décider s'il est de l'intérêt du gouvernement de laisser courir ou de se prévaloir de l'option de rachat?

M. Meyboom: Je ne le crois pas, monsieur.

M. Reid: Savez-vous s'il y a un autre ministère qui assume ce contrôle, en dehors peut-être de la Société canadienne des ports?

M. Meyboom: Je pense que le seul organisme public qui surveille l'évolution de l'affaire, comme l'a écrit M. Auger, c'est la Société canadienne des ports elle-même.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Meyboom, au sujet de l'entente conclue avec Fednav, si l'on tient compte du fait que les contrats avaient déjà été signés pour l'exportation du charbon—peut-être pourriez-vous répondre en tant que représentant du Conseil du Trésor à l'époque—y a-t-il eu des pressions quelconques de la part des représentants élus pour qu'une entente soit passée avec Fednav de façon à ce que les délais puissent être respectés? Dans l'affirmative, quelles sont ces personnes qui ont exercé des pressions ou qui sont intervenues d'une façon ou d'une autre?

M. Meyboom: À mon avis, le gouvernement de l'époque s'intéressait surtout à la construction du port charbonnier. Il voulait que ce terminal soit construit et s'intéressait beaucoup plus au respect des délais que, disons, aux tractations organisationnelles auxquelles se livraient les divers protagonistes.

À vrai dire, si vous me le permettez, je dirais que les ministres du Conseil du Trésor étaient sur le point, à l'occa-

[Texte]

pressure on the harbours board. They realized all those things had to be done in the fullness of time. There are legal considerations and there are liability considerations, and considerations of all kinds. But I do believe once the government was committed to make an investment in this coal port, which was only the last item in a very large development project in northeast B.C., the government clearly... my instruction, clearly, was to make sure that port was constructed on time. The organizational negotiations about how RTI was to operate and how the Harbours Board and Fedcom would consult on certain issues—all of that was done concurrently with issuing the first contracts, for that matter.

• 1700

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): And at that time you were receiving your instructions from whom?

Dr. Meyboom: From the Secretary of the Treasury Board.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Only the secretary?

Dr. Meyboom: Only the secretary.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): You made, in your opening remarks I guess, also a statement that the federal government of the day needed Fednav more than Fednav needed the federal government.

Dr. Meyboom: I think so.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Would you also say that perhaps Fednav at the time sort of had the government painted into a corner?

Dr. Meyboom: Well, I think you can say that of every organization that has extraordinary competence, and they have, and they had, extraordinary competence. In fact, at times I admired their patience in dealing with the National Harbours Board. They had a commitment with the consortium and that had fallen through, and they were extraordinarily patient, and I think extraordinarily professional, in their dealings. But, if it had not been for the work they had already done, it would have been impossible to construct this port within two years.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Of course, again it seems unique that there could be in the country, whether it be then or now or 100 years down the road, only one group of players that can save a certain situation. I do not know.

But, if we go back to Fednav, would you say, at the time when the agreement was signed with Fednav, that they really had a long-term risk in the deal they were about to sign with the government of the day? Were they really risking a lot?

Dr. Meyboom: Probably not.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

sion, de perdre patience. Mais ils n'ont pas exercé de pressions sur le Conseil des ports nationaux. Ils se rendaient compte qu'il était impossible de brûler les étapes. Les formalités juridiques devaient être accomplies, il fallait examiner les engagements et les risques, toutes sortes de détails devaient être réglés. Mais une fois que le gouvernement se fut engagé à investir dans ce port charbonnier, qui n'était que le dernier élément d'un très vaste projet de développement dans le Nord-Est de la Colombie-Britannique, il m'a donné clairement le mandat, je pense, de veiller au respect des délais. Les négociations de type organisationnel sur la façon dont RTI devait être exploitée ou sur les modalités de consultation entre le Conseil des ports nationaux et *Federal Commerce* concernant certaines questions s'étaient toutes déroulées au moment de l'établissement des premiers contrats.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): À cette époque, qui vous donnait vos instructions?

M. Meyboom: Le secrétaire du Conseil du Trésor.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Uniquement le secrétaire?

M. Meyboom: Oui, le secrétaire uniquement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans vos remarques préliminaires, vous avez déclaré également, je pense, que le gouvernement fédéral de l'époque avait davantage besoin de Fednav que vice versa.

M. Meyboom: C'est ce que je crois.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Diriez-vous également qu'à l'époque, Fednav avait en quelque sorte acculé le gouvernement au pied du mur?

M. Meyboom: Eh bien, je pense que cette remarque pourrait s'appliquer à tout organisme d'un niveau de compétence hors pair, qui se trouve donc en mesure de dicter ses conditions. En réalité, il m'est arrivé d'admirer la patience des porte-parole de cette entreprise dans leurs négociations avec le Conseil des ports nationaux. Ils s'étaient d'abord engagés auprès d'un consortium dont ils ont dû par la suite se dégager, et ils ont fait preuve d'une patience infinie, de même que d'un haut degré de professionnalisme, je pense, dans leur comportement. En outre, sans le travail qu'ils avaient effectué au préalable, il aurait été impossible de construire le terminal en deux ans.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Évidemment, il apparaît invraisemblable qu'il n'y ait dans tout le pays, à un moment donné de l'histoire, qu'un seul groupe d'intervenants capable de sauver la situation. Mais passons outre.

Pour en revenir à Fednav, diriez-vous que cette société au moment de la signature de l'entente courait vraiment un gros risque à long terme dans l'accord qu'elle s'appropriait à signer avec le gouvernement du jour?

M. Meyboom: Sans doute pas, non.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: I do not see any more examiners, and in view of Dr. Meyboom's very clear explanation of the very clear role he played in the actual construction and co-ordinating the activity, paperwork and expediting construction of the port, which was constructed on time with the competence of Fednav, I do not see any more reason to ... unless there are other questions. We will have other people to examine, and many of these will have to be answered by other witnesses.

I want to thank you, Dr. Meyboom, for being clear and concise. Those clear and concise answers have expedited our work here this afternoon.

This committee stands adjourned until 3.30 p.m. on Thursday.

[Translation]

Le président: Je pense qu'il n'y a pas d'autres questions. À la suite des explications précises que nous a données M. Meyboom sur le rôle qu'il a joué relativement à la construction et à la coordination des activités, à l'égard également des formalités administratives et de l'accélération des travaux de construction du port, réalisés dans les délais grâce à la compétence de Fednav, je ne vois pas ce qu'il y aurait à ajouter, à moins que vous n'ayez d'autres questions. Nous aurons l'occasion d'interroger d'autres personnes et on pourra alors leur soumettre nos questions.

Je vous remercie, monsieur Meyboom, pour votre clarté et votre concision. Vous nous avez ainsi permis d'avancer rapidement cet après-midi.

Les délibérations du Comité sont ajournées jusqu'à jeudi, 15h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

Mr. Jacques Auger, Former President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation.
Mr. Don Morrison, Former Vice-President Operations, Canada Ports Corporation.
Dr. Peter Meyboom, Formerly Special Advisor for Treasury Board to Canada Ports Corporation.

TÉMOINS

M. Jacques Auger, ancien président-directeur général, Société canadienne des ports.
M. Don Morrison, ancien vice-président, Société canadienne des ports.
M. Peter Meyboom, ancien conseiller spécial du Conseil du Trésor auprès de la Société canadienne des ports.

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 22, 1987
(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Acting Members present: Ross Belsher for Vincent Dantzer, Jim Fulton for Les Benjamin, Felix Holtmann for Terry Clifford.

Other Member present: Fernand Robichaud.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Witnesses: From Canada Ports Corporation: A.R. Huntington, Chairman of the Board; Denis de Belleval, President and Chief Executive Officer; Hassan Ansary, Vice-President, Corporate Services.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Tuesday, May 13, 1986 relating to the Reports of the Canada Ports Corporation, Halifax Port Corporation, Montreal Port Corporation, Prince Rupert Port Corporation, Quebec Port Corporation, St. John's Port Corporation and Vancouver Port Corporation, together with the Auditors Reports, for the year 1985 (Sessional Paper No. 331-1/154A). (See *Minutes of Proceedings of Tuesday, January 20, 1987, Issue No. 7*).

The witnesses made statements and answered questions.

And a point of order being raised as to the Status of documents referred to in questions by members of the Committee, the Chairman ruled as follows:

DECISION OF THE CHAIRMAN

Documents distributed or cited by a member which are alleged to be official government documents may be used for the purposes of soliciting information from witnesses, but the question whether they are documents of the kind they are alleged to be remains to be established from the point of view of the Committee. Accordingly, these documents, which have not been proved as to their official character, should not be cited as if they were the documents they are alleged to be.

At 6:30 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 22 JANVIER 1987
(10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid.

Membres suppléants présents: Ross Belsher remplace Vincent Dantzer; Jim Fulton remplace Les Benjamin; Felix Holtmann remplace Terry Clifford.

Autre député présent: Fernand Robichaud.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: De la Société canadienne des ports: A.R. Huntington, président du conseil d'administration; Denis de Belleval, président-directeur général; Hassan Ansary, vice-président, Services de la société.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de son ordre de renvoi du mardi 13 mai 1986 relatif aux rapports de la Société canadienne des ports, de la Société du port de Halifax, de la Société du port de Montréal, de la Société du port de Prince Rupert, de la Société du port de Québec, de la Société du port de Saint-Jean et de la Société du port de Vancouver; et l'étude de son ordre de renvoi relatif aux rapports des vérificateurs portant sur 1985. (Document parlementaire n° 331-1/154A). (*Voir Procès-verbaux du mardi 20 janvier 1987, fascicule n° 7*).

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À la suite d'une intervention fondée sur le Règlement quant à la nature des documents que mentionnent les membres du Comité dans leurs questions, le président fait la déclaration suivante:

DÉCLARATION DU PRÉSIDENT

Les documents distribués ou cités par un membre du Comité et que l'on présume être des documents officiels du gouvernement, peuvent être utilisés pour obtenir des témoins certains renseignements, mais c'est au Comité qu'imcombe le soin de déterminer s'il s'agit bien de tels documents. Ceux dont le caractère officiel est douteux ne doivent donc pas être cités comme si le contraire ne faisait aucun doute.

À 18 h 30, le Comité lève la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.

EVENING SITTING

(11)

The Standing Committee on Transport met at 7:40 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid.

Acting Members present: Ross Belsher for Vincent Dantzer, Jim Fulton for Les Benjamin, Felix Holtmann for Terry Clifford.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Witnesses: From Canada Ports Corporation: A.R. Huntington, Chairman of the Board; Denis de Belleval, President and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Tuesday, May 13, 1986 relating to the Reports of the Canada Ports Corporation, Halifax Port Corporation, Montreal Port Corporation, Prince Rupert Port Corporation, Quebec Port Corporation, St. John's Port Corporation and Vancouver Port Corporation, together with the Auditors Reports, for the year 1985 (Sessional Paper No. 331-1/154A). (See *Minutes of Proceedings of Tuesday, January 20, 1987, Issue No. 7*).

The witnesses answered questions.

At 9:23 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

SÉANCE DU SOIR

(11)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 19 h 40, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid.

Membres suppléants présents: Ross Belsher remplace Vincent Dantzer; Jim Fulton remplace Les Benjamin; Felix Holtmann remplace Terry Clifford.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: De la Société canadienne des ports: A.R. Huntington, président du conseil d'administration; Denis de Belleval, président-directeur général.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de son ordre de renvoi du mardi 13 mai 1986 relatif aux rapports de la Société canadienne des ports, de la Société du port de Halifax, de la Société du port de Montréal, de la Société du port de Prince Rupert, de la Société du port de Québec, de la Société du port de Saint-Jean et de la Société du port de Vancouver; et l'étude de son ordre de renvoi relatif aux rapports des vérificateurs portant sur 1985. (Document parlementaire n° 331-1/154A). (Voir *Procès-verbaux du mardi 20 janvier 1987, fascicule n° 7*).

Les témoins répondent aux questions.

À 21 h 23, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, January 22, 1987

• 1533

The Chairman: Order. We are here under the reference of the annual report of Canada Ports Corporation. As members know, this is the first time Ports Canada has been before the Transport committee since the legislation that set the corporation up. So we would like to welcome Mr. de Belleval and Mr. Huntington. I had the pleasure of meeting Mr. de Belleval at a Ports Canada function about six months ago, I think, or some time ago, and of course I have been exposed to Mr. Huntington from time to time in other capacities over past years, though not in this present capacity.

I would like to welcome you. If you will just tell us when you became President of Ports Canada, we will get into the examination of the annual report.

• 1535

Hon. A.R. Huntington (Chairman of the Board, Canada Ports Corporation): Mr. Chairman, perhaps at the beginning we might introduce the members of the board of Ports Canada who are here, and Mr. de Belleval might have the opportunity to introduce the officers of the corporation.

The Chairman: Okay.

Mr. Huntington: With me is Mr. William Marsh, the Vice-Chairman of the Canada Ports Corporation Board; and Mr. Brian Keple, who is a member of the executive committee, a board member, and Chairman of the Police Committee of the Corporation.

Mr. de Belleval.

Mr. D. de Belleval (President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation): Mr. Chairman, I would like to introduce Mr. Ciunyk, who is our Director General of Police Security. We have about 200 persons in the ports police division.

Je vous présente aussi M. Lauzon, ingénieur en chef et vice-président responsable des services d'ingénierie; M. Guérin, vice-président aux finances; M. Woods, notaire, responsable de notre section de droit civil; M. Beaulieu, directeur du personnel; M. Gallagher, responsable de la section de *common law*; et M. Ansary, vice-président responsable de la planification.

We also have a few other members of our staff. I have introduced to you the officers of the corporation who are with us today.

The Chairman: Fine. Thank you.

Mr. de Belleval, we have your annual report from Ports Canada. Do you have any opening statement, or do you want members to start the questioning?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 22 janvier 1987

Le président: La séance est ouverte. Nous reprenons l'étude du rapport annuel de la Société canadienne des ports. Vous n'ignorez pas que c'est la première fois que Ports Canada comparaît devant le Comité des transports depuis la promulgation de la loi qui a créé la société. Nous souhaitons donc la bienvenue à M. de Belleval et à M. Huntington. J'ai eu le plaisir de rencontrer M. de Belleval à une soirée organisée par Ports Canada il y a six mois environ, je pense, et je connais bien entendu M. Huntington que j'ai rencontré de temps à autres au cours des quelques dernières années, alors qu'il portait un chapeau différent.

Je vous souhaite la bienvenue. Dites-nous depuis combien de temps vous êtes président de la Société canadienne des ports et nous passerons ensuite à l'étude de votre rapport annuel.

L'honorable A.R. Huntington (président du conseil d'administration, Société canadienne des ports): Monsieur le président, permettez-moi tout d'abord de présenter les membres du conseil d'administration de la Société canadienne des ports qui m'ont accompagné et ensuite M. de Belleval pourra présenter les cadres de la Société.

Le président: Allez-y.

M. Huntington: M'ont accompagné M. William Marsh, vice-président du conseil d'administration de la Société canadienne des ports, et M. Brian Keple, membre du comité de direction, membre du conseil d'administration et président du Comité de la police de la Société.

Monsieur de Belleval.

M. D. de Belleval (président-directeur général, Société canadienne des ports): Monsieur le président, permettez-moi de vous présenter M. Ciunyk, directeur général, Police et Sécurité qui est une division qui emploie environ 200 personnes.

I would also like to introduce Mr. Lauzon, our Chief Engineer and Vice-President of Port Services; Mr. Guérin, Vice-President, Finance; Mr. Woods, Barrister, Vice-President, Legal Services; Mr. Beaulieu, Director, Personnel; Mr. Gallagher, Head of the Common Law Section; and Mr. Ansary, Vice-President, Planning.

Je vous ai présenté les cadres de la Société qui nous ont accompagnés aujourd'hui mais nous avons également avec nous d'autres membres du personnel.

Le président: Bien. Je vous remercie.

Monsieur de Belleval, nous avons reçu le rapport annuel de Ports Canada. Avez-vous une allocution d'ouverture ou préférez-vous que les députés vous posent tout de suite des questions?

[Text]

Mr. de Belleval: I think Mr. Huntington could say a few words first.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, having been on your side of the table for many years, I believe the practice is for a witness to open with about an hour's statement.

The Chairman: Which we try to eliminate in this new environment, Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I will try to be as brief as possible, but I understood the object was to eat up time.

The Chairman: Certainly the committee members are confronted with many challenges, and one of them is to try to eat up time and not the witnesses.

Mr. Huntington: I have a brief statement.

The Chairman: Mr. Huntington, we appreciate your sense of humour, to which we have been over-exposed, from time to time.

Mr. Huntington, you have a statement, that is good. Let us hear it, because this is the first time the Canada Ports Corporation has been before this committee. Some of us were part of the embryonic process in debating the bill that resulted in the legislation. That is why this is a sort of interesting full swing of the pendulum.

Mr. Huntington: Yes. And some of us held the bill at bay for many years too, Mr. Chairman. It is unique that I now find myself in this position.

The Chairman: I know there are others who have the same thought, Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Mr. Chairman and members of the committee, the Canada Ports Corporation Act, as you know, was passed in 1983. The objectives of the port policy are stated in section 3.1 of that act.

We are required to give support for trade and social objectives at the national, regional and local levels. We are required to create an efficient system, and provide accessible and equitable treatment to users of our ports. We are required to provide a high degree of local autonomy for ports, with financial self-sufficiency consistent with the responsibility of the Minister, to ensure the integrity and efficiency of the national ports system, and the optimum deployment of resources. We are required to see that the ports system is co-ordinated with other transportation activities. A priority emphasis is to facilitate the interconnect between waterside and landside transportation modes.

• 1540

The past three years have been interesting and full of change as the National Harbours Board system moved from central control of 15 ports to a system delivering a substantive degree of local operating autonomy to 7 ports that met the criteria for local Ports Corporation status.

[Translation]

M. de Belleval: Monsieur Huntington a probablement quelques mots à vous dire.

M. Huntington: Monsieur le président, j'ai occupé votre place pendant des années et je pense que c'est la coutume pour un témoin de débiter par une allocution d'une heure environ.

Le président: Les choses ont changé, monsieur Huntington, et nous essayons de mettre fin à cette pratique.

M. Huntington: Monsieur le président, je ferai de mon mieux pour être bref, mais j'ai cru comprendre que j'étais là à titre de bouche-trou.

Le président: Les députés eux aussi sont parfois appelés à colmater les brèches.

M. Huntington: J'ai une brève déclaration.

Le président: Monsieur Huntington, nous connaissons votre sens de l'humour. Il nous est même arrivé d'en faire des indigestions.

Si vous avez une déclaration, allez-y. C'est en effet la première fois que la Société canadienne des ports comparaît devant ce comité. Certains d'entre nous avons cependant débattu le projet de loi qui a présidé à sa création. Nous allons donc en quelque sorte boucler la boucle.

M. Huntington: En effet. Et certains d'entre nous, monsieur le président, avons empêché ce projet de loi de prendre forme de loi pendant bien des années. Et pourtant, je me retrouve aujourd'hui à la tête de cette société.

Le président: C'est bien étrange, en effet, monsieur Huntington.

M. Huntington: Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, la Loi sur la Société canadienne des ports a été promulguée en 1983, comme vous le savez. L'objectif de la politique des ports figure à l'article 3.1 de la Loi.

Nous devons contribuer à la réalisation des objectifs du commerce et des objectifs sociaux, tant au niveau national que régional et local. Nous devons créer un système efficace, qui offre à des conditions équitables des services de transport aux usagers des ports canadiens. Nous devons laisser aux sociétés de port locales une très grande marge d'autonomie, conforme avec la responsabilité qu'a le ministre d'assurer l'intégrité et l'efficacité du réseau portuaire national et le meilleur déploiement de ses ressources. Nous devons assurer la coordination du système portuaire avec les autres réseaux de transport. Nous devons surtout faciliter l'intégration des modes de transport par voie d'eau et par voie terrestre.

Les trois dernières années ont été intéressantes et pleines de changement, puisque le Conseil des ports nationaux a passé d'un système centralisé s'appliquant à 15 ports à un système décentralisé pour 7 ports qui répondent aux critères des sociétés de port locales.

[Texte]

Seven non-corporate ports remain under the direct administration of Canada Ports Corporation Ottawa. The local ports corporations are working well with their boards and staff, showing good levels of performance and attention to the well-being of their ports.

As the local ports corporations mature, we find they are questioning their cost-benefit relationship with the Canada Ports Corporation. Taking heed of their concern, the board is again engaged in deliberations that we hope will finalize the structure in staffing requirements of Canada Ports Corporation Ottawa.

The board supports a national office attitude that will serve and facilitate the communication, administrative, and technical needs of the ports with the agencies and departments of the national government. As the machinery for local and regional operating autonomy matures, and as pressures develop to improve the effectiveness of the Canada Ports Corporation, the board is pondering the balance between the service role and the watch-dog role on behalf of the Minister that will ensure the integrity and efficiency of the national ports system and the optimum deployment of resources.

The board is aware that the Ports Canada system was designed to deliver local operating autonomy and at the same time act as a buffer to prevent over-expansion within the system. Statements and guidance from the Minister of Transport are of value to the Ports Canada board as the machinery of the system evolves. The Ports Canada system can work.

The boards within the system take their duties and obligations responsibly and want to make the right decisions. The board is bringing collective, commercial, and community experience to the decision-making process. The justification for the Canada Ports Corporation will depend on the reporting relationship that evolves within the Ports Canada system and between the system and the Minister and government.

That is the statement, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions à M. de Belleval au sujet d'une étude qui a été faite récemment sur la sécurité du pont Jacques-Cartier à Montréal.

L'ancien ministre d'État aux Transports avait promis à la population de la rive sud de Montréal, aux Montréalais qui empruntent ce trajet, de procéder à des réparations importantes pour rendre l'accès au pont Jacques-Cartier plus sécuritaire. Or, que je sache, rien n'a encore été fait pour assurer la sécurité aux automobilistes qui empruntent le pont Jacques-Cartier. J'ai été témoin, à deux reprises, d'accidents sur le pont Jacques-Cartier. Bien que je n'aie pas été impliqué dans les accidents, je peux témoigner du danger que courent tous les automobilistes qui doivent emprunter ce pont.

Quel est l'état de la situation présentement? Est-ce que on peut s'attendre à ce que la Société canadienne des ports entreprenne des réparations importantes pour corriger le tracé

[Traduction]

La Société canadienne des ports continue de contrôler sept ports non privatisés. Les sociétés de port locales ont leur propre conseil d'administration et leur propre personnel; elles s'acquittent bien de leurs responsabilités et s'occupent de l'entretien de leurs ports.

Depuis quelque temps, ces sociétés locales se demandent si leur rapport coût-bénéfices vis-à-vis de la Société canadienne des ports est rentable. Le conseil d'administration a donc repris ses débats en vue de mettre au point la structure de dotation du personnel.

Le conseil est en faveur d'un bureau chef national afin de faciliter les communications et de répondre aux besoins administratifs et techniques des agences et ministères fédéraux. Une fois que les mécanismes locaux et régionaux seront bien en place, il s'agira de rationaliser les rapports avec la Société canadienne des ports et, conformément avec la responsabilité qu'a le ministre d'assurer l'intégrité et l'efficacité du réseau portuaire national et le meilleur déploiement de ces ressources, le conseil décidera quelle partie de son temps accorder au service et au rôle de surveillance.

Le conseil sait pertinemment que le système de Ports Canada a été conçu en vue d'accorder l'autonomie locale tout en servant de tampon en vue d'éviter une trop brusque expansion du système. Les conseils du ministre des Transports guideront le conseil de Ports Canada à mesure que le système prendra forme. Le système de Ports Canada est un système bien conçu.

Les conseils établis prennent leurs devoirs et responsabilités au sérieux et veulent prendre des décisions judicieuses. Le conseil les fait profiter de l'expérience collective, commerciale et communautaire. La Société canadienne des ports justifiera sa raison d'être en fonction de l'évolution de la relation du système portuaire, du ministre et du gouvernement.

J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. de Belleval a few questions relating to a study carried out recently on the safety of the Jacques Cartier Bridge in Montreal.

The former Minister of Transport had promised the population of Montreal's south shore, and Montrealers using this route, that he would have major repairs done in order to make the access to the Jacques Cartier Bridge safer. However, I do not know of anything that has been done to enhance the safety of motorists using the Jacques Cartier Bridge; I have myself witnessed two accidents that took place on the bridge. Although I was not directly involved in those accidents, I know how dangerous it is for the motorists who have to use the bridge.

Where are things at? Can we count on Canada Ports Corporation to make those major repairs necessary to improve the access route to the bridge, or will the promise of the former minister be forgotten?

[Text]

aux abords du pont ou est-ce que la promesse de l'ancien ministre ne sera pas tenue?

M. de Belleval: Monsieur le président, les ponts eux-mêmes ne dépendent plus de la Société canadienne des ports. Leur garde a été transférée à la Voie maritime du Saint-Laurent et à une de ses compagnies affiliées ou subsidiaires qui s'appelle Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. Par conséquent, il revient à la Voie maritime du Saint-Laurent, qui est dirigée par M. O'Neil, de voir à effectuer les modifications qui pourraient être apportées aux installations.

• 1545

Désormais, la Société canadienne des ports s'occupe simplement de l'aspect policier. Nous fournissons à contrat nos services à la Voie maritime du Saint-Laurent pour assurer la sécurité policière. Évidemment, nos services policiers travaillent en étroite collaboration avec la compagnie des ponts et la Voie maritime du Saint-Laurent pour déterminer les meilleurs moyens d'assurer, sur le plan physique, la sécurité des automobilistes et des piétons sur les deux ponts. Mais il n'en demeure pas moins qu'il revient d'abord et avant tout à la Voie maritime du Saint-Laurent de prendre les décisions voulues dans ce domaine. Nous n'agissons qu'à titre de conseillers, compte tenu de l'expertise de nos policiers en la matière.

M. Ouellet: Puisqu'on discute des questions des corps de police, j'ai constaté, au cours des exposés, que l'autorité responsable de la sécurité ainsi qu'un membre du bureau de direction qui s'occupe d'un comité spécial sur la force constabulaire étaient présents.

Pouvez-vous nous donner des statistiques, les plus récentes possibles, quant à l'utilité de la force constabulaire de la Société canadienne des ports dans les différents ports du pays? Leur travail a-t-il engendré une réduction substantielle, au cours des ans, des infractions qui peuvent se commettre sur les terrains de la Société canadienne des ports ou si les statistiques démontrent que les infractions ont augmenté plutôt que diminué?

M. de Belleval: Monsieur le président, les infractions ont diminué considérablement, surtout si on se reporte à la situation qui existait dans certains de nos ports dans les années 50 ou 60.

Cela est dû à deux facteurs principaux. D'abord, durant ces années, notre force constabulaire a été organisée en une force pancanadienne, avec une direction centrale. À cette époque aussi, des programmes de formation et de recrutement adéquats et modernes ont été mis sur pied, ce qui a certainement eu pour effet d'accroître l'efficacité et la compétence de nos policiers.

Un autre facteur très important est la transformation technologique qui est survenue dans le domaine du transport des marchandises générales, soit des marchandises transportées en petits volumes par opposition aux marchandises en vrac. Comme vous le savez, toutes ces marchandises sont maintenant acheminées à travers nos ports dans des boîtes, dans des conteneurs hermétiquement fermés. Par conséquent, il n'y a à peu près plus de transbordement de petits colis de

[Translation]

Mr. de Belleval: Mr. Chairman, Canada Ports Corporation is no longer responsible for the bridges. Security responsibilities were transferred to the St. Lawrence Seaway and to one of its affiliates or subsidiaries called The Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. Consequently it is up to the St. Lawrence Seaway, under the authority of Mr. O'Neil, to see to whatever changes could be made to the installations.

From now on, Canada Ports Corporation will simply take care of the policing aspect. We provide our services under contract to the St. Lawrence Seaway to ensure police security. Of course, our police services work in close cooperation with the brige authority and the St. Lawrence Seaway to determine the best ways of ensuring the safety of both motorists and pedestrians on those two bridges. Nevertheless, it is, first and foremost, the responsibility of the St. Lawrence Seaway Authority to make the appropriate decisions in that area. We act only as advisors, considering the expertise of our police officers.

Mr. Ouellet: As we are discussing the matter of policing, during the presentations I noticed the presence of the person responsible for security as well as a member of the board responsible for a special committee on the constabulary.

Could you give us the most recent statistics possible as to the usefulness of the constabulary forces of Ports Canada in the country's different ports? Has their work generated a substantial decrease, over the years, of those offences that might be committed on Ports Canada territory or do the statistics show that those offences have increased rather than decreased?

Mr. de Belleval: Mr. Chairman, offences have decreased considerably, especially if you look at the situation in some of our ports in the 1950s or 1960s.

There are two main reasons for that. First of all, during all those years, our police force was organized into a cross-Canada force with centralized management. At that time also, suitable modern training and recruiting programs were set up which certainly had the effect of increasing both the efficiency and the competence of our police officers.

Another very important factor is the technological change that occurred in the area of general merchandise transportation, that is, the goods transported in small volume as opposed to bulk goods. As you know, all those goods now go through our ports in boxes, in hermetically closed containers. So hardly any small, valuable packages are handled any more except in those containers. That too resulted in fewer opportunities for criminal activities.

[Texte]

grande valeur autrement que par ces conteneurs. Cela aussi, bien sûr, a eu pour conséquence de diminuer considérablement les occasions d'activités criminelles.

• 1550

Il semble aussi qu'à la suite de l'instauration de programmes de sécurité d'emploi dans nos ports, les activités criminelles des employés, des manoeuvres, etc. aient, à toutes fins pratiques, disparu. On peut maintenant dire que les ports du Canada en général, sur ce plan, sont complètement libérés de manoeuvres qui ont pu exister il y a une vingtaine ou une trentaine d'années.

Tous ces facteurs-là ont contribué à diminuer considérablement l'activité criminelle dans nos ports, mais il n'en demeure pas moins que l'action préventive de nos policiers est extrêmement importante. Elle est jugée très valable par l'ensemble de nos clients. J'ai rencontré pratiquement tous les dirigeants des compagnies maritimes qui font affaire dans nos ports. Nos ports ont une excellente réputation sur le plan de la sécurité, et ces gens nous ont indiqué qu'ils étaient fort satisfaits de la situation présente.

M. Ouellet: Monsieur le président, il ne serait peut-être pas sage de rendre publiques certaines statistiques qui pourraient causer du tort et donner mauvaise réputation à certains ports canadiens. Mais, pour notre gouverne interne, pour les membres du Comité qui pourraient s'y intéresser, vous serait-il possible de nous donner des statistiques sur le nombre d'infractions, sur le genre d'infractions et sur le suivi fait dans ces cas? S'il y a un corps policier de quelque 200 personnes qui oeuvrent aux fins de la sécurité dans les ports nationaux, je présume qu'on doit faire affaire avec les autorités locales et leur renvoyer les cas pour qu'il y ait poursuite s'il y a lieu. Donc, pouvez-vous déposer auprès du greffier du Comité un rapport confidentiel qui pourrait être étudié et vérifié par ceux des membres du Comité qui s'intéressent à cette question?

M. de Belleval: C'est tout à fait possible, monsieur le président. Nous avons ces statistiques. Elles sont mises à jour presque chaque semaine. Je reçois tous les mois un rapport sur les types d'infractions et sur le suivi qui est fait à la suite de nos enquêtes, c'est-à-dire sur les poursuites.

Je n'hésite pas à les déposer, parce que notre réputation est très bonne. Les infractions qui se commettent sont, au fond, des choses inévitables qui existent à peu près n'importe où, et à un niveau fort acceptable dans les circonstances, même si tout acte criminel est inacceptable en soi.

Il faut faire attention avec ces statistiques, en ce sens qu'elles peuvent témoigner d'un certain nombre d'événements qui, pour la plupart, sont sinon insignifiants, du moins pas très graves. Nous ferons parvenir très bientôt ce rapport aux membres du Comité. Il serait difficile de vous le donner dès cet après-midi, mais je peux demander à notre chef de police s'il a actuellement ces statistiques. Il faudrait peut-être aussi éditer ce rapport parce qu'en soi, le rapport de routine ne révèle pas grand-chose.

The Chairman: Okay, we have the point. Mr. Ouellet has asked the question.

[Traduction]

It also appears that after the implementation of our employment security program in our ports, criminal activities by our employees and workers dropped to pretty well zero. We can now state that some of the activities that took place 20 or 30 years ago have disappeared in our Canadian ports.

All these factors have contributed to the marked decrease in crime at our ports. Still, the preventive role played by our police force remains very important and all our customers appreciate their presence. I have met with almost all the managers of the shipping companies who use our ports. We have an excellent reputation for safety and these people told us they were pleased with the present situation.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, it may not be a good idea to publish statistics which could damage the reputation of some of our Canadian ports. However, for our own purposes, for those committee members who may be interested, could you give us statistics relating to the number and type of violations and the follow-up to these incidents? With some 200 people in your police force in charge of the safety of our national ports, I suppose you must deal with the local authorities if you decide to lay charges. Could you then table with our clerk a confidential report, which could be studied and analyzed by those committee members interested in the issue?

Mr. de Belleval: Surely, Mr. Chairman. Those statistics are available. They are updated almost weekly. Every month, I receive a report on the type of violations and the follow-up to our enquiry, that is, the charges being pressed.

I have no qualms about tabling them, given our reputation. These violations are the type of violations that occur anywhere and could even be considered normal under the circumstances, if there was such a thing as normal criminal acts.

You have to handle the statistics carefully because most of them concern minor types of violations. We will send our report to committee members shortly. It would be hard to get it for this afternoon but I can ask our Chief of Police if he has the statistics available. There may be a need to edit the report because you cannot draw many conclusions from this type of routine report.

Le président: Bien. Vous avez eu la demande de M. Ouellet.

[Text]

I gather, Mr. de Belleval, you do not see any real problem in giving us some type of report, without getting into anything that would reflect on and be adverse to the security arrangements of the port. But with that report, to simplify questioning, could you also give us the edited report, or whatever, and we will find out if it is so edited that it is meaningless—but we hope it is not that meaningless—over a span of time, so there is some perspective and comparison, and also the numbers involved?

• 1555

I have had two members come to me and they have written me letters in expectation of your appearance here. One of them is not here today. He is very concerned that the number of police in the harbours board in his particular area has gone down. He wanted that to be explored. So if you could put that in your report, that would be helpful too.

Mr. de Belleval: Yes, certainly. When I am talking about editing such a report, it is not to make it obscure, but on the contrary, to make it meaningful. As it is now, it would be rather obscure, because it is merely a bureaucratic report which, if it is not edited, means really nothing.

The Chairman: We will leave it to your good sense and to your staff to redefine the bureaucratic meaningfulness into something that will be meaningful to this very meaningful committee.

Mr. de Belleval: I hear you quite clearly.

M. Ouellet: Monsieur de Belleval, au mois d'août dernier, vous êtes allé, avec le premier ministre du Canada, à l'ouverture du nouveau port de Pointe-Noire. Lors de de cette cérémonie, il a été question de l'utilisation possible de cette installation portuaire par de nouvelles industries ou de nouvelles compagnies. Le premier ministre parlait d'un instrument de développement futur. À part le pénitencier, s'est-il passé autre chose dans ce coin pour justifier le maintien des deux installations, celle de Pointe-Noire et celle de Sept-Îles? Comme vous le savez, à l'origine, on devait remplacer les installations de Sept-Îles, qui étaient devenues passablement désuètes, par une infrastructure moderne dotée d'une capacité plus forte. L'idée de base était d'avoir de bonnes installations pour la région, mais seulement un port. Apparemment, on s'est ramassé avec deux installations portuaires. Est-ce qu'il y a recrudescence d'activités économiques qui justifie l'exploitation des deux installations?

M. de Belleval: Monsieur le président, les questions que vient de soulever l'honorable député sont tout à fait pertinentes à la discussion. Il faut se rappeler le contexte dans lequel l'installation de Pointe-Noire a été mise en chantier. Je pense que c'est très important.

À l'époque, en 1982-1983, quand il a finalement été décidé de mettre en chantier l'installation de Pointe-Noire, l'objectif était double: premièrement, remplacer les installations désuètes de Sept-Îles, et en particulier un quai qui s'appelle le quai Monseigneur-Blanche; deuxièmement, fournir à la région des emplois à court terme pour la construction de cette installation, de ces nouveaux quais. Vous vous souviendrez que

[Translation]

Monsieur de Belleval, vous n'avez apparemment pas d'objection à nous fournir ce genre de rapport, qui ne risque pas de nuire à la sécurité des ports. Dans ce cas-ci, pour simplifier les questions, vous allez nous présenter un rapport expurgé; encore faudra-t-il que ce rapport ne soit pas expurgé au point qu'il n'ait plus de sens; espérons que ce ne sera pas le cas, mais nous permettra-t-il de faire une certaine comparaison de chiffres?

Deux députés se sont adressés à moi et m'ont écrit des lettres en m'apprenant que vous alliez comparaître devant nous. L'un d'eux, qui est absent aujourd'hui, s'inquiète de la diminution des effectifs policiers et voudrait qu'on étudie la question. Ce serait donc utile que vous en parliez également dans votre rapport.

M. de Belleval: Certainement. Quand j'ai parlé d'expurger le rapport, ce n'était pas pour rendre les choses plus confuses, bien au contraire. Le rapport est loin d'être clair sous sa forme actuelle, parce que c'est un rapport de bureaucrate qui, dans sa version intégrale, ne signifie pas grand-chose.

Le président: Nous nous fions à votre jugement et à celui de votre personnel pour ce qui est de transformer un charabia bureaucratique en un document utile pour le comité.

M. de Belleval: D'accord.

Mr. Ouellet: Mr. de Belleval, last August you attended, with the Prime Minister of Canada, the opening of the new port of Pointe-Noire. During the opening ceremony, mention was made of the possibility of new industries or new companies using the port. The Prime Minister mentioned a tool for future development. Apart from the penitentiary, has there been any other development in the area to justify maintaining both facilities, that of Point-Noire and that of Sept-Îles? You know that the plan was originally to replace the Sept-Îles facilities, which have become obsolete, with modern infrastructure having larger capacity. The idea was to provide good facilities for the area, but with only one port. Apparently, we end up with two ports. Has there been an increase in economic activity that justifies the maintenance of those facilities?

Mr. de Belleval: Mr. Chairman, the questions raised by the honourable member are quite pertinent to the discussion. However, I think it is important to remember under what circumstances the facility of Pointe-Noire was built.

At the time, in 1982-1983, when we finally decided to build the facility of Pointe-Noire, we had two aims: firstly, to replace the obsolete facilities of Sept-Îles, particularly the Monseigneur-Blanche quay, and secondly, provide the area with short-term employment in the building of the facility, of the new quays. You will recall that at the time the area had been adversely affected by an abrupt slowdown of economic

[Texte]

la région était affectée par des baisses extrêmement importantes et subites de l'activité économique et de l'emploi. À un peu plus long terme, on voulait aussi construire une infrastructure susceptible d'attirer de nouvelles activités économiques et de créer des emplois permanents dans la région.

Je dois dire que la documentation qui est à notre disposition, et donc à la disposition du Comité, révèle que les deux gouvernements qui étaient responsables de cette mise en chantier, à savoir le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec, étaient conscients qu'à court terme, il n'y aurait pas de clients pour utiliser le port au moment où il serait mis en exploitation. Les deux gouvernements de l'époque ont donc décidé délibérément d'aller quand même de l'avant, pour les raisons que je viens d'expliquer.

• 1600

Il ne faudrait pas être surpris, donc, qu'on parle d'une installation qui, lors de son ouverture, n'est pas utilisée à plein. C'est un risque qu'on a couru à l'époque et dont étaient conscients les décideurs de l'époque. Le gouvernement québécois insistait d'ailleurs pour que l'installation soit construite pour des raisons de développement économique à moyen terme, et le gouvernement fédéral de l'époque souscrivait à cet objectif et acceptait ces raisons.

En novembre 1984, lorsque le gouvernement nouvellement élu a entrepris une revue des projets en cours dans l'ensemble du gouvernement fédéral, on a rendu compte aux autorités gouvernementales de l'état des travaux. À ce moment-là, sur environ 30 millions de dollars du coût projeté des nouvelles installations de Pointe-Noire, environ 21 millions de dollars étaient déjà engagés et 12 millions de dollars étaient déjà dépensés. Dans les circonstances, au moins pour cette raison et sans remettre en cause les autres raisons dont je viens de parler, il était évident qu'il fallait poursuivre les travaux en cours.

Il était important que je replace les faits dans leur contexte. Finalement, donc, l'installation a été terminée en 1986 et elle a été inaugurée. Le quai Monseigneur-Blanche sera désaffecté, s'il ne l'est déjà, comme prévu lors de l'acceptation du projet. Il a été convenu tout simplement qu'un autre quai, le quai de Pointe-aux-Basques, qui est aussi situé dans les environs immédiats de l'agglomération de Sept-Îles, sera conservé parce qu'il est généralement en bon état, bien que des dépenses normales d'entretien doivent y être faites, et parce qu'il remplit une fonction très utile que l'installation nouvelle de Pointe-Noire ne pourrait pas remplir de la même façon. Il s'agit essentiellement de continuer, et même d'intensifier s'il le faut, les activités du quai de Pointe-aux-Basques pour du vrac léger en petites quantités et surtout pour les marchandises générales destinées à l'agglomération de Sept-Îles, ce qui représente des tonnages relativement peu importants, quelques dizaines de milliers de tonnes, et qu'il est préférable de continuer à transborder dans cette installation de Pointe-aux-Basques.

• 1605

Je dois dire que le quai de Pointe-aux-Basques est adjacent au quai de l'*Iron Ore*. Au fond, ce quai de l'*Iron Ore* et notre

[Traduction]

activity and unemployment. It was also foreseen that in the longer term, we would build infrastructure with enough capacity to warrant new economic activities, which would create permanent jobs in the area.

I must say that according to the documents that were made available to us and which are available to the Committee members, the two governments responsible for the works, that is, the federal government and the Quebec government, knew that in the short term the port facility would be ready before they had any customers ready to use it. So both governments at the time decided deliberately to proceed nevertheless, for the reasons that I have just explained.

So it should not be surprising that we talk of a facility which has not been fully utilized since it was opened. That was a calculated risk that was taken at the time. In any event, the Quebec government insisted on building this facility for reasons related to medium-term economic development, and the federal government of the day agreed with this objective and accepted those reasons.

In November 1984, when the newly-elected government undertook a review of the ongoing projects within the federal government, government officials were given a progress report on this work. At that time, out of the estimated cost of \$30 million for the new facilities in Pointe-Noire, about \$21 million had been already committed and \$12 million had already been spent. Under the circumstances, if only for this reason and without reconsidering the other reasons I have just mentioned, it was obvious that the ongoing project should be pursued.

I felt it was important that the facts should be put in perspective. Finally, the facility was completed in 1986 and was then inaugurated. The Monseigneur-Blanche pier will be shut down, if this is not already done, as it was foreseen when the project was accepted. It was simply agreed that another wharf, the Pointe-aux-Basques wharf, which is also in the immediate area of Sept-Îles, will be kept because it is generally in good order, although some normal maintenance expenditures are required, because it does fulfill a very useful function that the new facility in Pointe-Noire could not fulfill the same way. Essentially, the idea is to continue, and to increase if necessary, the activities of the Pointe-aux-Basques wharf for small volumes of light bulk, especially for the general goods shipped to Sept-Îles, which represent a not very significant tonnage, some tens of thousands of tonnes, and which should preferably still be transshipped at the Pointe-aux-Basques facility.

I must say that the Pointe-aux-Basques quay is adjacent to the Iron Ore quay. Indeed, it may be said that the Iron Ore

[Text]

quai sont une seule et même installation contiguë et continue. La méthode de construction de ces quais est telle que l'on ne pourrait pas, sans créer des dommages considérables à l'installation de l'*Iron Ore*, laisser ce quai à l'abandon. On serait responsable des dommages. Je ne veux pas entrer dans une grande discussion technique, mais je dois dire au Comité qu'il ne serait ni correct, ni possible, de laisser ce quai à l'abandon.

Il ne s'agit pas de faits spéciaux ou extraordinaires. Il s'agit tout simplement d'une décision qui a été prise dans le cours normal des affaires compte tenu de nos responsabilités envers nos clients et envers nos voisins.

M. Ouellet: J'apprécie beaucoup que vous nous fassiez l'historique, mais je vous demande si le quai de Pointe Noire est utilisé, et par qui. Y a-t-il lieu d'être optimiste ou si la situation est aussi noire que le nom du quai?

M. de Belleval: J'arrive à cet aspect-là. Je pensais qu'il était important de remettre l'ensemble de la question...

The Chairman: But you did not pick the name, did you? As president of Canada Ports Corporation, you did not pick the name, Pointe-Noire.

Mr. de Belleval: No.

The Chairman: And Canada Ports Corporation did not really pick the place. This was a policy decision of a government to create a port there in the bay of Sept-Îles.

Mr. de Belleval: Yes, for the reasons I have explained.

The Chairman: You have explained it a lot, and we have gone even longer than 21 minutes, so I am going to switch to Mr. Fulton. I allowed your answer to be very lengthy because, frankly, the question did involve extensive history in Canada. You did not mention the La Prade fund, which was to do many things to satisfy problems in Quebec, because they did not go ahead with uranium or atomic energy plants or whatever. So this gets into a very convoluted area, as we all know.

Mr. Ouellet: I asked a very simple question: what are the economic prospects of the port? I think our witness should answer this. That is the only question I was asking.

The Chairman: I thought he had.

Mr. de Belleval: I would answer this aspect of the question now. You were also treading on other aspects, and I wanted to place the whole question in the proper perspective. I think it is important because of some allegations that have been made.

As for the immediate future of the Pointe-Noire wharves, we sincerely hope—and we have good reason to believe, because we have been approached by prospective clients—that in the very near future many tonnes of products, especially bulk products, will transit through the new facility.

As for the mid-term future, we sincerely hope also that a manufacturing plant of some sort would come to this region and to the immediate vicinity of the port in order that this

[Translation]

quay and ours constitute one continuous facility. They are built in such a way that, should our own quay be abandoned, considerable damage to the Iron Ore facility would ensue. We would be held responsible for such damages. I do not want to get into a detailed technical discussion, but I must state to the committee that it would be neither appropriate nor possible to let this wharf go to seed.

Those are not special or extraordinary facts. That was simply a housekeeping decision that was taken, on account of our responsibilities towards our customers and towards our neighbours.

Mr. Ouellet: I greatly appreciate the background, but I am asking you if the Pointe-Noire wharf is used, and by whom. Should we be optimistic, or is the situation as black as the name of the wharf itself?

Mr. de Belleval: I was coming to that. I felt it was important to give you a general idea...

Le président: Mais vous n'avez pas choisi ce nom, n'est-ce pas? En tant que président de Ports Canada, ce n'est pas vous qui avez choisi le nom de Pointe-Noire.

M. de Belleval: Non.

Le président: Et ce n'est pas Ports Canada qui a choisi l'emplacement. En principe, c'est le gouvernement qui a décidé de créer un port dans la baie de Sept-Îles.

M. de Belleval: Oui, pour les motifs que je viens d'expliquer.

Le président: Vous l'avez tellement expliqué, que nous y avons passé plus de 21 minutes; je vais donc céder la parole à M. Fulton. Je vous ai laissé fournir une longue réponse car, franchement, cette question exige un long historique au Canada. Vous n'avez pas parlé du fonds La Prade, créé afin de résoudre une foule de problèmes au Québec, alors qu'on a pas donné suite au projet d'établissement d'une raffinerie d'uranium ou d'une centrale nucléaire, tel qu'il était prévu. Et là, l'affaire se corse, comme vous le savez tous.

M. Ouellet: J'ai posé une question bien simple: quelles sont les perspectives économiques de ce port? Il me semble que le témoin devrait répondre à cela. C'est la seule question que j'ai posée.

Le président: J'ai cru qu'il l'avait fait.

M. de Belleval: Je vais répondre à cette question maintenant. Vous avez aussi touché à d'autres aspects, aussi voulais-je situer la question dans son contexte. Cela me semble important, vu certaines allégations que l'on a faites.

Quant à l'avenir immédiat des quais de Pointe-Noire, nous espérons sincèrement—et nous avons de bonnes raisons de le croire, car nous avons été pressenti par des clients éventuels—que dans l'avenir immédiat, un gros tonnage de produits, notamment des produits en vrac, est appelé à transiter par cette nouvelle installation.

Quant à l'avenir à moyenne échéance, nous espérons sincèrement qu'une usine de fabrication quelconque viendra s'installer dans cette région, aux environs immédiats du port, de sorte que cette installation servira aux fins qui lui étaient

[Texte]

installation fulfil the expectations that were put into the origin of the decision a few years ago.

The Chairman: *C'est tout?*

Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. de Belleval and Mr. Huntington.

Mr. Huntington, I would like to transport you to an area where I know you have a great deal of expertise, and that is in terms of the northeast coal project and Ridley Terminals Inc.

The first thing I would like you to explain to the committee is this. We had other witnesses who could not give us the information, but regarding the throughput charge, which was set at \$3 for coal going through the terminal, how was that set and who set it?

Mr. Huntington: Mr. Chairman, through you to Mr. Fulton, I would suggest that Dr. Ansary attend the table because he is familiar with the technical aspects of that agreement. It was before my time.

• 1610

The Chairman: Could you help to give the answer so we do not keep repeating everything here.

Dr. H. Ansary (Vice-President, Corporate Services, Canada Ports Corporation): I was not around at the time, but I believe it was set by the federal government. They decided and negotiated. I am afraid I cannot help any more than this.

The Chairman: So, whoever said it, it was a policy decision of the government of the time to entice the Japanese to buy the coal from the northeast.

Mr. Huntington: Mr. Fulton, as I remember it—and I was not there—it was a price arrangement necessary to bring the northeast coal facilities with the mines and the buyers into being, and the government, working within that pressure, delivered that restriction on Ridley Terminals.

Mr. Fulton: Before the committee there are a number of documents: some minutes from the Canada Ports Corporation, some letters to the Minister of Transport, and some Cabinet documents. From reading through those, it seems clear to me, Mr. Huntington, that it has been your view, and likely the view of the board, that Fednav should be bought out of the deal and that steps should be taken to restructure RTI in such a way that those kinds of negotiations would take place.

Could you bring us up to date on where that is now in terms of a negotiation in relation to Fednav?

Mr. Huntington: There are two points of view on this, and it circulates around the 1990 action for the October 1991 put option.

The put option is essentially a government guarantee over the borrowings of the private sector shareholder from the Toronto-Dominion Bank to have a government guarantee on the amount of the principal and the accruing interest involved

[Traduction]

destinées, lorsqu'on a pris la décision de la créer, il y a quelques années.

Le président: *Is that all?*

Monsieur Fulton.

M. Fulton: Merci, monsieur le président. Bienvenue, messieurs de Belleval et Huntington.

Monsieur Huntington, je voudrais aborder un domaine où je sais que vous avez acquis une grande expertise, soit le projet d'exploitation houillère du nord-est et Ridley Terminals Inc.

Voici la première chose que je vous demande d'expliquer au Comité. Les autres témoins précédents n'ont pu nous fournir ce renseignement; au sujet des droits de capacité, établis à 3\$ pour le charbon transitant par ce terminal, comment a-t-on fixé ces droits et qui les a fixés?

M. Huntington: Monsieur le président, en réponse à M. Fulton par votre entremise, je propose que M. Ansary soit autorisé à témoigner, car il est au courant des aspects techniques de cet accord. Cela s'est fait avant ma nomination.

Le président: Pourriez-vous aider à fournir la réponse, pour que nous n'ayons pas à tout répéter ici.

M. H. Ansary (vice-président, Services de la société, Ports Canada): Je n'étais pas en fonction à l'époque, mais je crois que cet accord est l'oeuvre du gouvernement fédéral. C'est lui qui a pris la décision et qui a négocié. Je suis désolé, mais je ne puis vous en dire davantage.

Le président: Peu importe qui l'a dit, c'est donc le gouvernement à l'époque qui, en principe, a pris cette décision afin d'encourager les Japonais à acheter les charbons du Nord-est.

M. Huntington: Monsieur Fulton, si je me souviens bien—mais je n'y étais pas—il a fallu s'entendre sur les prix pour que les exploitants des charbons du Nord-est puissent se trouver des acheteurs, de sorte que le gouvernement, conscient de ce besoin, a imposé cette restriction à Ridley Terminals.

M. Fulton: Le Comité a reçu un certain nombre de documents: quelques procès-verbaux émis par Ports Canada, quelques lettres envoyées au ministre des Transports et certains documents du Cabinet. À la lecture de ces documents, il me semble clair, Monsieur Huntington, qu'à votre avis, qui est probablement celui de votre Conseil d'administration, il vaudrait mieux racheter les parts de Fednav et prendre les mesures voulues pour restructurer RTI de manière à permettre la remise en doute des négociations.

Pourriez-vous nous mettre à jour quant à l'état actuel des négociations relatives à Fednav?

M. Huntington: Il y a deux écoles de pensée à ce sujet, concernant les parts de 1990 et l'option de vente pour octobre 1991.

Cette option de vente équivaut réellement à une garantie gouvernementale à l'égard des emprunts auprès du secteur privé, les actionnaires de la Banque Toronto-Dominion possédant une garantie gouvernementale quant au montant du

[Text]

on that. So the financing was, in effect, secured by the Government of Canada through the put option.

There was a point of view when I came on board that the way to remove what were considered to be offending elements of the pre-incorporation agreement was to see if we could negotiate a purchase price at the present worth of that 1991 put option. That view was widely held by the Crown directors involved in RTI and the executive committee of the Canada Ports Corporation.

I was a new member to that group and there was agreement within those directors that this was the proper option we should work towards.

Mr. Fulton: Let me run through a few dates here because there is a trail that I think the committee needs to follow through to get an understanding.

The Chairman: Before the dates—and I should have asked you this earlier—Mr. de Belleval, when did you become president and, Mr. Huntington, when did you become chairman?

Mr. de Belleval: I became president on June 3, 1985.

Mr. Huntington: I believe I was appointed in November 1984.

The Chairman: Thank you.

Mr. Fulton: On January 29, 1985, Mr. Auger wrote to the Minister of Transport and on page 2 of that letter it is pointed out that Treasury Board is prepared to consider a submission on the buy-out provisions of the pre-incorporation agreement. That letter, we confirmed with Mr. Auger when he was present as a witness, did go to the Minister of Transport, but a formal response was not made to Mr. Auger.

On March 7, 1985, Mr. Auger resigned. According to his evidence, that was at least in part due to the situation surrounding Ridley Terminals.

On March 12, 1985, a Canada Ports Corporation board meeting was held and at that meeting it was pointed out that Mr. Auger had refused to sign the Treasury Board submission concerning RTI and that this had resulted in the loss of the \$39.5 million available under the final supplementary estimates.

At that point in time, on March 22, a few days following that meeting, a Cabinet recommendation was made to negotiate between Canada Ports Corporation and Fednav. On April 25 a request was made to the Minister of Transport to make recommendations to Cabinet from Treasury Board, and then on August 13, 1985, the Minister of Transport prepared a Cabinet memo that the Canada Ports Corporation should negotiate purchase.

• 1615

And there I want to put to you a question. What happened at that point? We had missed the window of opportunity for

[Translation]

principal et des intérêts qui s'y rattachent. Le financement a donc été effectivement garanti par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire de l'option vente.

L'école de pensée qui prédominait, lorsque j'ai été nommé au Conseil d'administration, c'est que, pour éliminer les éléments jugés offensants dans l'accord antérieur à la constitution de la société, il fallait tenter de négocier un prix d'achat fondé sur la valeur actuelle de l'option de vente de 1991. C'était le point de vue auquel souscrivaient les administrateurs de la Couronne impliqués dans RTI, de même que le Comité administratif de Ports Canada.

Au moment où j'arrivais, tous les autres administrateurs semblaient souscrire à cette option.

M. Fulton: Permettez-moi de vous citer quelques dates, car le Comité doit s'efforcer de suivre la piste, s'il veut s'y retrouver.

Le président: Avant de citer ces dates—et j'aurais dû vous le demander plus tôt—Monsieur de Belleval, quand avez-vous été nommé président et Monsieur Huntington, quand avez-vous été nommé président du Conseil d'administration?

M. de Belleval: Je suis entré en fonction le 3 juin 1985.

M. Huntington: Je crois avoir été nommé en novembre 1984.

Le président: Merci.

M. Fulton: Le 29 janvier 1985, M. Auger a écrit au ministre des Transports et à la page 2 de cette lettre, il signale que le Conseil du Trésor est disposé à étudier une soumission concernant les modalités de rachat figurant dans l'accord antérieur à la constitution de la société. Cette lettre, nous l'avons confirmée auprès de M. Auger lorsqu'il est venu témoigner, elle est parvenue au ministre des Transports, mais M. Auger n'en a reçu aucune réponse officielle.

Le 7 mars 1985, M. Auger a donné sa démission. D'après son témoignage, il a agi ainsi en partie en raison des événements relatifs à Ridley Terminals.

Le 12 mars 1985, date à laquelle le Conseil d'administration de Ports Canada s'est réuni, il a signalé que M. Auger a refusé de signer la soumission destinée au Conseil du Trésor et concernant RTI, ce qui a entraîné une perte de 39.5\$ millions, soit le montant figurant dans le dernier budget supplémentaire.

A ce moment-là, quelques jours après cette réunion, le 22 mars, il a été recommandé au Cabinet que Ports Canada se mette à négocier avec Fednav. Le 25 avril, le ministre des Transports est prié de transmettre les recommandations du Conseil du Trésor auprès du Cabinet, et le 13 août 1985, le ministre des Transports rédige un mémoire destiné au Cabinet, dans lequel il affirme que Ports Canada devrait négocier l'achat.

Maintenant je vous pose ma question. Que s'est-il passé par la suite? On avait raté l'occasion qu'offre la soumission

[Texte]

the Treasury Board submission. That had gone by—those supplementary estimates had gone—steps had been taken by CPC in connecting with the Minister of Transport, Mr. Mazankowski; Cabinet and Treasury Board recommendations were made, and the recommendation was made to negotiate purchase of those shares on August 13. What happened then at that point, to the best of your knowledge, Mr. Huntington?

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I want to be as careful as I can that I do not cause offence to the private sector shareholder and that I do not breach the normal security and courtesy that partnerships require in the world of commerce. I am going to do my best to answer your question.

I think I have to go back to the early date in 1985. It was in 1984, just after arriving on board on my first visit to Ottawa that I was made aware by Treasury Board that lapsed funds from the previous government were available and that RTI was one of the major problems facing me as the new chairman. If we acted promptly and quickly those lapsed funds could be delivered into a trust whereby we would then have the muscle and the right to enter into negotiations to either buy out those clauses in the pre-incorporation agreement we did not like, or buy out the private sector and/or remove their obligation to the Toronto-Dominion Bank and leave them with possibly a small common share equity, and perhaps leave them as operators of the terminal. Those possibilities were whirling around.

The trouble we had as a corporation was we did not move promptly enough and swiftly enough with the preparation of the Cabinet document to make the window of time necessary to access the lapsed funds, which then delivered us into a dilemma with the government facing and carrying an obligation and a desire to reduce national debt and to reduce the cost of carrying that debt. The Minister of Transport of that day had had his envelope severely cut, and the concern of the department and the government was that if they had to access envelopes for the money to put us in a position to even negotiate properly with the private sector partner we were not—

Mr. Fulton: I just want to get clarification, Mr. Huntington. On that period of time between January and March, had the board, under subsection 3.18 of the Canada Ports Corporation Act, which is that section where powers can be given by the board to an executive committee, given the executive committee powers to deal with the RTI matter?

Mr. Huntington: The executive committee agreed that this was possible. The problem was that we had to have a resolution to go to the board, and that resolution had to be supported and agreeable to a Cabinet document that we could submit to the Minister for the central agencies. It was the preparation of that Cabinet document which never reached the state within the narrow time frame to allow the resolution to be put to the board. That was the difficulty we were in, and we missed the window.

[Traduction]

provenant du Conseil du Trésor. C'était fini—le délai de présentation de budgets supplémentaires était écoulé—Ports Canada avait pris des mesures pour se mettre en contact avec le ministre des Transports, monsieur Mazankowski; le Cabinet et le Conseil du Trésor avaient reçu la recommandation, le 13 août, pour que l'on négocie l'achat de ces actions. Que s'est-il passé ensuite, à votre connaissance, monsieur Huntington?

M. Huntington: Monsieur le président, je veux être aussi prudent qu'il m'est possible, afin de ne causer aucun tort aux actionnaires du secteur privé, afin de m'en tenir aux conditions normales de sécurité et de courtoisie que les associés exigent de respecter dans le monde du commerce. Je vais m'efforcer de répondre à votre question.

Je dois revenir en arrière, aux premiers temps de 1985. C'est en 1984, juste après mon arrivée au conseil d'administration, lors de ma première visite à Ottawa, que le Conseil du Trésor m'a appris que nous disposions des fonds inutilisés prévus par le gouvernement antérieur et que RTI était l'un des principaux problèmes auquel je devais m'attaquer en tant que nouveau président du conseil d'administration. Si l'on agissait promptement et vite, ces montants inutilisés pourraient être placés dans un fonds de fiducie, ce qui nous donnerait la possibilité et le droit d'entreprendre des négociations soit pour le rachat relatif aux articles de l'accord antérieur à la constitution de la société, c'est-à-dire les articles offensants, soit le rachat auprès du secteur privé, c'est-à-dire des obligations à remplir envers la Banque Toronto-Dominion, à qui on ne laisserait que des actions ordinaires, avec la possibilité d'exploiter le terminal. La discussion portait sur ces éventualités.

La difficulté pour nous, en tant que société, c'est que nous n'avons pas agi assez promptement; nous aurions dû rédiger un document destiné au Cabinet afin d'avoir accès aux fonds inutilisés dans les délais prévus, mais cela suscitait une autre difficulté, car le gouvernement avait pris l'engagement, qu'il voulait respecter, de diminuer la dette nationale et les intérêts qui s'y rattachent. À cette fin, on avait sensiblement diminué l'enveloppe du ministre des Transports, mais le ministère et le gouvernement se sont dit que s'il fallait trouver des fonds à même l'enveloppe il serait bien difficile alors de mettre en route les négociations avec le secteur privé, car nous n'étions pas...

M. Fulton: Une simple mise au point, monsieur Huntington. Entre janvier et mars, est-ce que le conseil d'administration, au titre de l'article 3.18 de la Loi sur la Société canadienne des ports, en vertu duquel le conseil d'administration peut conférer des pouvoirs à un comité administratif, a-t-il fourni au comité administratif les pouvoirs voulus pour s'occuper de cette question de la RTI?

M. Huntington: Le comité administratif a reconnu que la chose était faisable. La difficulté, c'est qu'il lui fallait une résolution pour pouvoir s'adresser au conseil d'administration, résolution qui devait être entérinée par un document du Cabinet que nous pouvions soumettre au ministre au nom des agences centrales. C'est la rédaction de ce document du Cabinet qui n'a pu se faire dans les délais prévus pour permettre que cette résolution soit transmise à temps au

[Text]

Mr. Fulton: Was there not a Treasury Board submission prepared? I note in the March 12, 1985 minutes of the board that the board had asked Mr. Auger to sign the Treasury Board submission and that he had not, and that this had resulted in the loss of those available funds, and thus it became necessary to go for a Cabinet document? At that point there was a window to go simply with the Treasury Board submission. And I understand from Mr. Auger's evidence that he had not signed it because it was his view that he needed the full support of the whole board, not just a recommendation from the executive committee.

• 1620

The Chairman: No, he may have needed that, but he also said there were other options.

Mr. Huntington: I think the misunderstanding here—and you will have to allow Mr. Auger and myself lapses of memory; perhaps me more so than Mr. Auger . . . There was no document. There were drafts of documents that would substantiate the resolution the board would have to pass requesting the central agency to access funds for this purpose; to put funds for this purpose into reserve; because you cannot just talk with hot air when you are dealing with a buy-out.

That document never came to a form that we could present to the board. There were drafts; but we could not get it to the form that I understood it should be in from the negotiations I had with the central agency, or the conversations I had with the central agency. So it never did reach there. In trying to access the window, Mr. Auger quite properly said he would not sign such a document unless it went to the full board. He was quite within his rights, and it was very proper for him to say that. But we could not get the document ready in time even to have a telephone conference with the board.

Mr. Fulton: Could you carry us on now to August, when recommendations had been to Cabinet and to Treasury Board that steps should be taken to negotiate purchase? We move along now six and a half months.

Mr. Huntington: Let me preface it by saying the directors of the Canada Ports Corporation who were also directors of Ridley Terminals Inc. carried a very difficult condition of fiduciary duty. In other words, we had to do the right and proper thing for Ridley Terminals and we had to do the right and proper thing for Canada Ports Corporation. So I ask you to keep that in mind.

Now, the March 12 . . . can you just touch my memory on the March—

Mr. Fulton: Let me give you a copy. That is easiest. Committee members have copies.

Mr. Huntington: There was not a Treasury Board submission. Mr. Auger quite properly said he would not sign it to allow the thing to go through; he wanted full board approval.

[Translation]

conseil d'administration. Voilà pourquoi nous n'avons pu recourir à ces fonds.

M. Fulton: N'a-t-on pas envoyé une soumission au Conseil du Trésor? Selon les procès-verbaux de la réunion du 12 mars 1985, les conseils d'administration ont prié M. Auger de signer la soumission destinée au Conseil du Trésor, ce qu'il a refusé, ce qui a empêché le recours possible aux fonds inutilisés, et ce qui a nécessité la préparation d'un document du Cabinet. À ce moment-là, on doit toujours recourir à la soumission présentée au Conseil du Trésor. Si j'ai bien compris le témoignage de M. Auger, il a refusé de la signer, étant donné qu'il jugeait qu'il devait avoir l'appui de tout le conseil d'administration, non pas simplement une recommandation émanant du comité administratif.

Le président: Il en avait peut-être besoin mais il a ajouté qu'il existait d'autres options.

M. Huntington: Il est fort possible que j'ai oublié certaines choses ainsi que M. Auger également. Toujours est-il qu'un document de ce genre n'a jamais existé. Mais il y a sans doute eu des projets de documents corroborant la décision du conseil d'administration de solliciter des fonds à cette fin et de les placer dans une réserve, car un rachat exige bien entendu des fonds.

Il n'y a donc jamais eu de document définitif destiné au conseil d'administration. Il y a peut-être eu des avant-projets mais pas un document définitif confirmant les entretiens que j'avais eus avec l'agence centrale. M. Auger pour sa part a d'ailleurs insisté qu'il refuserait de signer un document de ce genre s'il n'était pas auparavant soumis au conseil d'administration, ce qui est tout à fait conforme à la procédure. Mais nous n'avons pas réussi à rédiger un document de ce genre à temps pour pouvoir organiser une conférence téléphonique avec les membres du conseil.

M. Fulton: Qu'est-ce qui est arrivé au mois d'août c'est-à-dire six mois et demi plus tard lorsqu'il faut recommander au Cabinet et au Conseil du Trésor d'entreprendre des négociations en vue du rachat?

M. Huntington: Je tiens tout d'abord à vous rappeler que les administrateurs de la Société canadienne des ports siégeaient en même temps au conseil d'administration de la *Ridley Terminals Incorporated* et, de ce fait, avaient une tâche fiduciaire extrêmement difficile à accomplir, en ce sens que nous devions veiller simultanément aux intérêts de la *Ridley Terminals* et de la Société canadienne des ports.

Le 12 mars . . .

M. Fulton: Je vais vous remettre un exemplaire s'il faut vous rafraîchir la mémoire.

M. Huntington: Il n'existe donc pas de document à l'attention du Conseil du Trésor. M. Auger a refusé de signer ce qui était tout à fait normal tant que l'ensemble du conseil d'administration ne l'aurait pas approuvé.

[*Texte*]

Yes, we missed the window. We missed the window; and that meant any subsequent funds to be expected from the government would have to be charged to an envelope. And the process of having it charged to Transport... the cupboard was bare at Transport. They could not accept it. It meant Cabinet documents had to be negotiated through a Cabinet committee that would allow access to the Consolidated Revenue Fund, and the whole process got on the merry-go-round in that realm. It is normal within the system.

Mr. Fulton: But that takes us to a number of documents Canada Ports Corporation were undoubtedly aware of; the movement of documents from the Department of Transport, Canada Ports Corporation, Treasury Board, and so on, regarding the preparation of documents that would give you those funds to negotiate purchase. What happened to that process?

Mr. Huntington: A committee was struck in Transport. Dr. Ansary had a committee under the CEO in Ports Canada, and Mr. Somerville and I had sought permission to see the Minister of Finance on the issue, trying to correlate the staff work among Finance, Transport, and Ports Canada and put a priority on it.

• 1625

Subsequently, the experts involved from Transport, Treasury, Finance, and Ports Canada recommended against, really, proceeding with an immediate buy-out of the put option at present worth if it was possible. Do not forget that there was a contractual obligation in the pre-incorporation agreement to Fednav.

Mr. Fulton: It is theoretically possible though—is it not, Mr. Huntington—that, if we wait until around the year 2000... I mean, we are talking about \$1 billion in what it would cost in terms of Fednav in terms of the dividends. Of course, there is 20% after tax compounding in terms of their \$23 million in preferred shares.

Mr. Huntington: It is very theoretical. There is a pretax compounding call against any positive cashflow of Ridley Terminals that compounds at an escalating rate of about \$700,000 a month. So you could reach that figure if anybody was foolish enough to pay it.

The thing to worry about, I think, is there is a strong feeling that the put will be put. I question if the put will be put; and, if the put is not put, then you have a problem.

The Chairman: Do Canadians get put if the put is not put?

Mr. Huntington: There are various views on that, but I am one who thinks the Canadian people get put, yes.

The Chairman: Just on that—Mr. Fulton may be covering this because he has covered it before; I do not think he is, but I wanted it in to remind him—he asked Mr. Auger, and there have been other questions, and now that you are representing Ports Canada: has there been an assessment within Ports Canada on the various potential puts that might be put?

[*Traduction*]

Nous avons peut-être ainsi raté une occasion et par la suite tous les crédits supplémentaires que nous pourrions éventuellement obtenir du gouvernement nous seraient donnés dans le cadre d'une enveloppe. Le ministère des Transports pour sa part ne disposait plus d'aucun crédit. On a donc dû passer par un comité du Cabinet afin d'obtenir de l'argent du Fonds du revenu consolidé ce qui n'est pas une procédure simple.

M. Fulton: La Société canadienne des ports devait quand même être au courant de l'échange de documents entre le ministère des Transports, la Société canadienne des ports, le Conseil du Trésor etc. au sujet de la rédaction des documents en vue de vous accorder les fonds nécessaires à ce rachat. Qu'est-ce qui est arrivé par la suite?

M. Huntington: Le ministère des Transports a constitué un comité tandis que M. Ansary a créé un comité au sein de la Société canadienne des ports. Entretemps M. Somerville et moi-même avons sollicité une entrevue avec le ministre des Finances pour coordonner les travaux entre le ministère des Finances et le ministère des Transports et la Société canadienne des ports afin que tout aille le plus rapidement possible.

Par la suite, les experts du Ministère des transports, du Conseil du Trésor, du Ministère des finances et de Ports Canada ont fait la recommandation négative de ne pas donner suite à l'offre de vente, à la valeur actuelle si possible. Il ne faut pas oublier l'obligation contractuelle que comporte l'accord de préincorporation à la Fednav.

M. Fulton: Mais en théorie—je dis bien en théorie monsieur Huntington—on pourrait attendre jusqu'à l'an 2,000... Il s'agit en fait de \$1 milliard pour la Fednav, sous forme de dividendes. Cela comprend bien sûr les 20 p. 100 d'impôt sur leurs \$23 millions d'actions privilégiées.

M. Huntington: C'est très théorique effectivement. Si le *cashflow* de Ridley Terminals est positif, en cas d'option d'achat, un impôt progressif est prévu qui représente environ \$700,000 par mois. À condition que quelqu'un soit assez stupide pour le payer.

L'important je pense c'est d'être convaincu que la vente se fera. Or, j'en doute et dans ce cas, nous allons avoir des problèmes.

Le président: Est-ce que ce sont les Canadiens qui vont en faire les frais?

M. Huntington: Les vues sont partagées, mais je serais de cet avis.

Le président: Il y a un point que M. Fulton n'a pas mentionné parce qu'il l'a déjà couvert tout à l'heure; je lui rappelle qu'il a demandé que M. Auger compare et vu les questions qui ont été posées et le fait que vous êtes à la tête de Ports Canada, je vous demande quelles sont les diverses offres de vente possibles?

[Text]

Mr. Huntington: There is only one put.

The Chairman: But the implications depending as to when you should do it. Has there been a study of that document?

Mr. Huntington: I think it has been studied to death. It is the case of a decision and can the funds be made available other than taxing the overtaxed envelope of the Department of Transport and getting it through Cabinet processors and advisers so you can have that reserve from the Consolidated Revenue Fund to negotiate. But the advisers to the Ministers—and these are staff advisers in these different departments—do not see the priority on purchasing present worth of the 1991 put. So they disagree with me and other members of the board involved in the RTI corporation. That is fair enough: the staff of experts are there to keep us in line and we are there to give a balance and a commercial input to it.

I just personally think it is too risky to wait the put.

Mr. Ouellet: Could I ask a supplementary question on this?

The Chairman: Yes. We all have supplementary questions we should be asking.

Mr. Ouellet: I think Mr. Huntington has confirmed that the minutes of the board of directors of this meeting of March 12 are accurate on page 4 when he claims:

The chairman observed that the refusal has resulted in the loss of \$39.5 million available under final supplementary estimates.

In order to say this, Mr. Huntington, you must therefore have had assurance that, if the submission to Treasury Board had been signed, you would have gotten this \$39.5 million. Who told you that it was okay and you would get it?

Mr. Huntington: I seek the advice of the Chair on this. Is it proper for me to name officials in the Crown Corporation Branch of Treasury Board, or would you rather have that in camera?

The Chairman: I do not like in camera meetings. I thought you were going to say you might have had it in some discussion with a Minister. That perhaps may be the answer. If it was just some officials in some section of government, that may in part answer the question as to how reliable that information was. As far as the Chair is concerned, if you can answer the question... I think we have a problem if you have been talking to a Minister. Then I think the Chair may be in a little spot.

Mr. Huntington: Let me try this and see if Mr. Ouellet can accept it.

A senior official, Crown Corporation Branch of Treasury Board, approached me on my first visit to Ottawa telling me of the problem and that the resolution to it was to access lapsed funds available from the 1984-85 year. I think we had about five days in which to get within the supplementary estimate process.

[Translation]

M. Huntington: Il n'y en a qu'une.

Le président: Mais le moment de la vente aura des répercussions. Est-ce que le document a été étudié?

M. Huntington: Je pense qu'il a été étudié en long, en large et en travers. Il s'agit de décider si l'on peut trouver les fonds nécessaires uniquement dans la maigre enveloppe du Ministère des transports et voir si l'on peut convaincre ces messieurs du Cabinet et les conseillers de nous donner accès au fonds de revenus consolidés pour pouvoir négocier. Les conseillers du ministre—je parle de ses fonctionnaires—ne voient malheureusement pas la nécessité de se prévaloir de l'option de vente de 1991 à la valeur actuelle. Ils sont donc en désaccord avec les membres du conseil d'administration de la RTI et avec moi. C'est de bonne guerre: les experts sont là pour nous garder dans le droit chemin et nous on est là pour dresser un bilan.

Personnellement, je pense qu'il est trop risqué d'attendre.

M. Ouellet: Puis-je poser une question complémentaire?

Le président: Allez-y. On posera toutes les questions complémentaires dont on a besoin.

M. Ouellet: M. Huntington, je pense, a confirmé que le procès verbal de la réunion du conseil d'administration qui a eu lieu le 12 mars est bien cité à la page 4 où on lit:

Le président fait remarquer que ce refus s'est soldé par la perte des \$39,5 millions disponibles en vertu des dernières prévisions budgétaires supplémentaires.

Il aurait fallu, pour que ce soit le cas, monsieur Huntington, que l'on vous ait confirmé que l'autorisation du Conseil du Trésor vous garantissait ces \$39,5 millions. Qui vous a affirmé que vous auriez accès à ces fonds?

M. Huntington: J'ai besoin de vous, monsieur le président. Ai-je le droit de nommer des fonctionnaires du Conseil du Trésor qui s'occupent de cette société de la Couronne, ou préférez-vous que nous siégeons à huis clos?

Le président: Je n'aime pas les huis clos. Je pensais que vous alliez me dire qu'on vous l'avait confirmé lors d'une discussion avec un ministre. C'est peut-être la bonne réponse. Mais s'il s'agit simplement de fonctionnaires, on est en droit de se demander si l'on peut se fier à ces informations. Pour moi, si vous êtes en mesure de répondre à la question... S'il s'agit de discussions avec un ministre, cela pose des difficultés et me place dans une situation un peu épineuse.

M. Huntington: Je vais voir si M. Ouellet se contente de ma réponse.

Un cadre supérieur du Conseil du Trésor responsable de la division des sociétés de la Couronne a pris contact avec moi lors de ma première visite à Ottawa m'a signalé l'existence du problème et a suggéré que pour le régler, je fasse appel aux fonds qui restaient de l'année 1984-1985. Je pense que nous avions cinq jours pour présenter nos prévisions supplémentaires.

[Texte]

[Traduction]

• 1630

That is a pretty tall order, and the co-ordination of all the safeguards and balances and authorities between myself and the corporation, having just come in off the street, was a tall order, and there were processes and protections that had to be adhered to. It was an official who was good enough to point out that lapsing funds could be attached so subsequent envelopes would not have to be attached. We missed that.

Mr. Ouellet: You missed the possibility of putting yourself in the mill to be eligible for the money, and I accept your answer. But quite clearly, you did not check with any Minister of the Treasury Board to get assurance that you would get this money. I guess the submissions would have had to be approved by a Treasury Board Minister and be agreed upon. Whether put on reserve or spent immediately, that was a government expenditure. Did you have a guarantee from Ministers that they were ready to do it at that time?

Mr. Huntington: No Ministers were involved. It was senior staff pointing out a window of opportunity who suggested that we initiate the energy to prepare a Cabinet document and a resolution that would allow a Minister and the President of the Treasury Board to process it through supplementary estimates. It was an initiative.

Mr. Ouellet: All right. So in fact, what was lost is a window of opportunity, not \$39.5 million . . .

The Chairman: That is right.

Mr. Huntington: Okay, if you want to put it that way.

Mr. Ouellet: The minutes are inaccurate.

Mr. Huntington: No, the minutes are accurate, because that is what was said and that is the figure that was bandied about.

Mr. Ouellet: Yes, I am sorry. The minutes are accurate, but it was an incorrect description.

Mr. Huntington: I agree that the legal profession works on the refinement of words, and I am a person who needs a lot of legal help.

The Chairman: No, these are minutes, and minutes can have different ways to phrase some realities. I think you did clarify the situation.

Mr. Angus and Mr. Belsher, on supplementaries.

Mr. Angus: I am going to follow up on the same thing. Was the Treasury Board official who told you about the window the same one who told you about the problem?

Mr. Huntington: Yes.

Mr. Angus: Okay. On that basis, Mr. Chairman, on Tuesday we heard from one of our witnesses about Treasury Board officials—and they were named—who were involved in this process. In order to see whether or not we are talking about the same person, I think it would be appropriate if our witness indicated the name of the Treasury Board official with whom he was dealing.

Il y avait toute une série de procédures à suivre ce qui n'était guère simple pour un nouveau venu. Ainsi un officiel nous a fait remarquer qu'on pouvait imputer des fonds non utilisés alors que nous n'étions pas au courant.

M. Ouellet: Vous avez raté la possibilité d'obtenir cet argent selon les procédures normalement prévues à cet effet. Il n'empêche que vous n'avez pas vérifié auprès du Conseil du Trésor pour vous assurer que vous obtiendrez cet argent. La demande aurait normalement dû être approuvée par le ministre chargé du Conseil du Trésor; s'agissant d'une dépense de l'État, que cet argent soit dépensé immédiatement ou mis en réserve. Est-ce que les ministres vous avaient promis quoi que ce soit à l'époque?

M. Huntington: Aucun ministre n'a participé à cette tractation. C'est un haut fonctionnaire qui nous a suggéré de rédiger un document à l'intention du Conseil des ministres qui aurait permis aux ministres et au président du Conseil du Trésor d'approuver les crédits dans le cadre du budget supplémentaire.

M. Ouellet: Donc vous avez en quelque sorte perdu non pas 39.5 millions de dollars mais une occasion.

Le président: C'est exact.

M. Huntington: Si vous voulez.

M. Ouellet: Les comptes rendus sont donc inexacts.

M. Huntington: Non, les comptes rendus sont tout à fait exacts car c'est exactement ce qui a été dit et les chiffres qui ont été cités.

M. Ouellet: Oui, je voulais dire que les comptes rendus sont exacts mais que la situation a été incorrectement décrite.

M. Huntington: Le jargon juridique n'est certainement pas ma spécialité.

Le président: Les comptes rendus ne respectent pas toujours l'esprit de ce qui a été dit. Toujours est-il que vous avez clarifié la situation.

Mr. Angus et M. Belsher vont poser des questions supplémentaires.

M. Angus: Est-ce le même agent du Conseil du Trésor qui vous a signalé cette occasion ainsi que le problème?

M. Huntington: Oui.

M. Angus: Mardi, un de nos témoins a nommé les membres du Conseil du Trésor qui ont participé à cette affaire. Pour savoir si oui ou non il s'agit de la même personne, je trouve que le témoin devrait mentionner le nom de l'agent du Conseil du Trésor avec lequel il a traité.

[Text]

The Chairman: I must say the answer has clarified the evidence that it was a window of opportunity, but there was this conversation.

Mr. Angus: It was the same one who pointed out the problem. What I am getting at, Mr. Chairman, is that clearly somebody was aware at Treasury Board of problems with Ridley Island, aware enough that, when the new chairman came into position, he went right to him and told him he had a problem.

The Chairman: And that he had five days to correct it.

Mr. Angus: That is right, which makes it very difficult for the incoming chairman.

The Chairman: Yes, very difficult.

Mr. Angus: But I think it is important that we know who the person is.

The Chairman: Look, it may be and it may not be. But the reason I hesitate is that Mr. Huntington has already said there were different opinions as to what should be done around this thing. There may be *x* number of other people in Treasury Board with different opinions. What bothers me is that we have an official in Treasury Board who evidently is talking to Mr. Huntington, who has a five-day period to do something that is impossible to do in that five-day period. I do not know.

Mr. Fulton: He told him the money was there—

The Chairman: He said the money was there and that he had five days to get it.

Mr. Huntington: The process to access the money was there if we were to prepare a Cabinet document and get the proper chain of approval through to meet the time frame of the supplementary estimates.

Mr. Ouellet: The official certainly did not offer the money. They do not have the—

The Chairman: No, the official did not offer the money. I think the exchange between Mr. Huntington and Mr. Ouellet clarified the situation. Procedurally there is no problem with asking Mr. Huntington to tell the official's name, but I think that person still could be in Treasury Board and I think it embarrasses. I would like to consider the implications of that, because the evidence, without naming people, is pretty clear now; it is clearer than it was from reading the minute.

• 1635

Mr. Angus: But, Mr. Chairman, if I may point out—

The Chairman: I do not see why it is necessary to name the person.

Mr. Angus: I wish I had the transcript in front of me so I could refer back to the testimony on Tuesday. Very clearly, on Tuesday we, as a committee, did not stop our witnesses from naming individuals within Treasury Board—

[Translation]

Le président: Il a bien précisé qu'il s'agissait d'une occasion à saisir.

M. Angus: C'est le même qui a signalé le problème. Il est tout à fait évident que quelqu'un au Conseil du Trésor était au courant de ce qui se passait à Ridley Island à telle enseigne qu'il a tenu à en discuter avec le nouveau président du conseil d'administration aussitôt que ce dernier a assumé sa charge.

Le président: Il lui a rappelé qu'il ne disposait que de cinq jours pour remédier à la situation.

M. Angus: Ce qui ne facilitait guère la tâche du nouveau président.

Le président: En effet.

M. Angus: Il faudrait que nous connaissions le nom de cette personne.

Le président: J'hésite parce que M. Huntington a expliqué que les avis à ce sujet étaient divergents. Il est tout à fait possible qu'il n'y a pas eu davantage d'unanimité au sein du Conseil du Trésor. Un agent du Conseil du Trésor a donc signalé à M. Huntington qu'il dispose d'un délai de cinq jours pour régler ce problème alors que c'est matériellement impossible.

M. Fulton: Il lui a dit qu'il y avait moyen d'obtenir les crédits.

Le président: Oui, et qu'il ne disposait que de cinq jours pour l'obtenir.

M. Huntington: Pour obtenir l'argent, il fallait adresser un document au Conseil des ministres et passer par toutes les étapes hiérarchiques avant le dépôt du budget supplémentaire.

M. Ouellet: Ce qui est certain c'est que cet agent ne va plus offrir les crédits.

Le président: Bien entendu. La discussion entre MM. Huntington et Ouellet nous a permis de nous faire une idée plus claire de la situation. Au plan de la procédure, rien ne nous empêche de demander à M. Huntington quel est le nom de cet agent; il se peut toutefois que cette personne se trouve toujours au Conseil du Trésor ce qui risque d'être embarrassant. Même sans nommer personne, je crois que la situation est tout à fait claire, certainement bien plus claire qu'après la lecture du compte rendu.

M. Angus: Je vous ferai néanmoins remarquer monsieur le président...

Le président: Je ne vois pas pourquoi il faut mentionner le nom de cette personne.

M. Angus: Je regrette de ne pas avoir sous les yeux le compte rendu de la réunion de mardi. Mardi nous n'avons pas interdit aux témoins de donner le nom des agents du Conseil du Trésor.

[Texte]

An hon. member: Dr. Meyboom named one.

Mr. Angus: Yes, it was Dr. Meyboom who named an individual in Treasury Board with whom he had specific dealings on this matter.

The Chairman: No, no. Dr. Meyboom named a person who was responsible for negotiations. He did not refer to any conversations he had with him or what his advice was; that is an entirely different situation from this type of thing where Mr. Huntington has related conversations between himself and this official. We had the general generic name of someone who, if we wanted to go to him, we could go to him. But they did not repeat any conversations. I think with a public servant . . . We know from our position that it is a difficult position; we are breaking new ground in this committee. Even having this type of thing is breaking new ground, and that is fine. But I think we have to be extra careful that if this person . . . Who knows? We do not know what in-fighting has gone on in Treasury Board between—and there may have been none—but let us be realistic; perhaps there were very different opinions, perhaps someone's boss in Treasury Board was irritated as the devil that this person was talking to Mr. Huntington. I do not know. But if this person is still in the Public Service I think it is a little unfair, until we go a little further and perhaps check things out, before we start naming individuals, where the evidence is pretty clear. That is my problem.

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps—

The Chairman: Procedurally there is no problem in naming names but I do not like naming people about conversations. I think we have the drift of the evidence from the exchange of Mr. Huntington and that is the way I would like to keep it.

Mr. Angus: If I could suggest, Mr. Chairman, through you to Mr. Huntington, that when he sees the transcript from Tuesday, which I am sure he has every intention of doing, and he sees an individual's name in Treasury Board, if that person is the same one as the one he was dealing with, if he could inform you, as Chairman, and you can pass it on to the committee. That is really all I wanted to know.

The Chairman: No. Okay, I understand what you are getting at, and you are not trying to prejudice potentially if there is any prejudice—

Mr. Huntington: Dr. Meyboom, who Mr. Angus has mentioned, Mr. Chairman, was the Treasury Board on-site supervisor for the project. I do not think Dr. Meyboom . . . He might have been with Treasury Board, but I do not think he was with Treasury Board when I came on board. So that answers that.

The Chairman: I have the name of the man Dr. Meyboom named, but I am not going to throw it out now, in view of what I said. But I will check with Mr. Huntington.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Huntington: Is that on the record?

The Chairman: Everything is on the record.

[Traduction]

Une voix: Monsieur Meyboom en a nommé un.

M. Angus: En effet M. Meyboom a nommé l'agent du Conseil du Trésor avec lequel il avait discuté de cette affaire.

Le président: Non M. Meyboom a nommé la personne chargée des négociations, sans toutefois préciser ce que cette personne lui avait conseillé de faire ni le contenu de leur conversation alors que M. Huntington nous a dit de quoi il avait été question lors des entretiens qu'il a eus avec cet officiel. Donc même si M. Meyboom a cité un nom, il n'a pas fait état de ce qui a été dit. C'est une situation très délicate car il n'existe aucun précédent. Il nous incombe donc d'être extrêmement prudents. Il n'a pas exclu en effet qu'il y ait eu toutes sortes d'avis au Conseil du Trésor et que le chef de la personne en question a été furieux d'apprendre qu'il s'est entretenu avec M. Huntington. Tout cela est hypothétique bien entendu. Je trouve donc qu'avant de citer le nom d'un fonctionnaire, nous devrions peut-être encore vérifier ce qu'il en est au juste.

M. Angus: Monsieur le président . . .

Le président: Au plan de la procédure nous sommes parfaitement habilités à nommer les gens mais je trouve que lorsque l'on a fait état du contenu de certaines conversations, cela risque d'être délicat. Il me semble que nous en savons déjà suffisamment après tout ce que M. Huntington nous a dit.

M. Angus: Lorsque M. Huntington aura lu le compte rendu de la réunion de mardi, et s'il constate que la personne dont le nom a été cité au cours de cette réunion est justement celui avec lequel il s'est entretenu, il pourra peut-être vous le faire savoir à vous monsieur le président et vous le feriez ensuite savoir aux membres du Comité.

Le président: Je vois très bien où vous voulez en venir.

M. Huntington: M. Meyboom était chargé par le Conseil du Trésor de la surveillance sur place du projet. Il a peut-être travaillé autrefois pour le Conseil du Trésor et je ne pense pas qu'il faisait encore partie du Conseil du Trésor quand moi je suis arrivé.

Le président: Je ne veux donc pas citer le nom de la personne mentionnée par M. Meyboom mais je veux vérifier auprès de M. Huntington.

M. Angus: Parfait.

M. Huntington: Est-ce que cela sera consigné au compte rendu de la réunion?

Le président: Tout est consigné au compte rendu.

[Text]

Mr. Huntington: I mean, is this name in the transcript? That is what I am asking. If it is already in the transcript, fine, but the official was very responsible and very businesslike and was genuinely trying to catch a window to resolve a serious problem that was downstream.

The Chairman: The doctor was here during the evidence the other day and it may be the same person. But let us get on with it; we have the exchange here. Mr. Belsher had a supplementary.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, when we were questioning Mr. Auger, he was asked the question concerning when he wrote to the Minister of Transport on January 29 laying out Ridley Terminals Inc. and the various options. There seemed to be a clear recommendation in that, recommending that they look for a possible buy-out at an early date. September, 1985 was that date. Yet we know that Mr. Auger, upon being asked by the Executive Committee of Ports Canada to sign a document or prepare a document for Treasury Board, felt that they had not gone far enough in examining the various options; that was why he did not. Mr. Huntington has now confirmed that to us.

Would it not be a fair question to ask why such a clear indication from January 29, when he was writing to the Minister really recommending you to take that direction, when the Ports Canada Executive Committee picked up on that and asked to go forward with it? How come there seems to be such a holding back, especially as we now understand it was such a very fine time over the window of opportunity?

• 1640

Is it fair to ask Mr. Huntington why he thinks there was such a reluctance on Mr. Auger's part to prepare that document, or to co-operate with the . . . ? I ask your guidance on that.

The Chairman: We had Mr. Auger give evidence. Can Mr. Huntington read Mr. Auger's mind? Mr. Auger did say there were different factors. Frankly, Mr. Belsher, Mr. Huntington has been before committees before, and he does not need any help from the Chair.

Mr. Huntington: I cannot handle the question, because I am all tied up in the sequence of dates in Mr. Belsher's question. He is mixing a very early period with a later process.

It is fair to say the executive committee and those involved in the RTI matter, including all the appointees who were on board when I came on board, felt the best route was to negotiate the present worth of the put option within the legal obligation the Crown had towards the private sector. We subsequently carried on, after meeting with staff from the three departments. Two of us carried on; thought it was within our duty of care to see the Minister of Finance to see if we could not really put a final hard-sell on how the executive committee and those directors dealing with the issue felt. It is not for us to tell the government where they get their money and what have you. It is for us to manage the internal working capital of our corporation; and we were seeking funds outside of that.

[Translation]

M. Huntington: Est-ce que le nom de cette personne figurera dans le compte rendu? Ce fonctionnaire s'est comporté avec le plus grand sérieux et cherchait simplement à profiter d'une occasion pour résoudre un problème grave en aval.

Le président: Il se peut qu'il s'agisse de la même personne. Passons maintenant à autre chose. M. Belsher a une question supplémentaire à poser.

M. Belsher: Dans la lettre que M. Auger a adressée au Ministre des Transports le 29 janvier exposant la situation de Ridley Terminals Inc., différentes options ont été énumérées, y compris la possibilité de rachat dès septembre 1985. Or lorsque le Comité exécutif de la Société canadienne de ports a demandé à M. Auger de rédiger un document destiné au Conseil du Trésor, M. Auger a répondu que les différentes possibilités n'avaient pas encore été suffisamment étudiées. M. Huntington nous allons maintenant expliquer la raison.

Comment se fait-il que dans sa lettre du 29 janvier il a fait cette recommandation au Ministre et qu'il a ensuite refusé de donner suite à la demande du Comité exécutif de la Société canadienne des ports? Pourquoi ce refus de profiter de cette occasion?

Est-ce que je peux demander à M. Huntington ce qu'il pense des réticences de M. Auger lorsqu'on lui a demandé de rédiger ce document.

Le président: Monsieur Auger s'est déjà expliqué je ne vois pas comment M. Huntington ferait pour deviner le raisonnement de M. Auger. Monsieur Auger a dit qu'il fallait tenir compte de différents facteurs. Ce n'est pas la première fois que M. Huntington comparaît devant un Comité et je pense qu'il pourra fort bien se débrouiller tout seul.

M. Huntington: Monsieur Belsher a confondu les dates, notamment à ce qui s'est passé au début et à ce qui s'est passé bien plus tard.

Le comité exécutif et tous ceux qui ont participé à un titre quelconque à l'affaire de la Ridley Terminal Inc., y compris les personnes déjà en place au moment de ma nomination, étaient d'avis que la meilleure solution serait de se mettre d'accord sur la valeur de l'option d'achat compte tenu des obligations juridiques de la Couronne à l'égard du secteur privé. Les négociations se sont poursuivies après des entrevues des représentants des trois ministères. Nous étions d'avis qu'il nous incombait d'en discuter avec le ministre des Finances afin de convaincre les membres du comité exécutif ainsi que les administrateurs. Ce n'est pas à nous de dire au gouvernement où il doit trouver l'argent. Notre tâche est de gérer les capitaux de la société ou éventuellement de trouver des capitaux à l'extérieur.

[Texte]

Mr. Fulton: Do I understand, Mr. Huntington, you met with the Minister of Finance to discuss this matter?

Mr. Huntington: Yes.

Mr. Fulton: Mr. de Belleval, did you ever meet with the principals or representatives of Fednav, or Fedcom and Fednav, as it is known, to discuss the possibility of the buy-out or anything related to it?

Mr. de Belleval: Yes, I have been involved in the RTI file as a member of the board of RTI quite recently, as a matter of fact. But I think it was this December that I met with Mr. Angus, who is the representative of Fednav on these matters, with the approval, of course, of the shareholders of the CPC board, or the representatives of CPC on the RPI board. I met Mr. Angus, as I said, to explore in a very, very preliminary way what their feelings or their opinions, their intentions, were about an early buy-out, if you consider that an early buy-out, compared with the 1990 opportunity of the put option.

The Chairman: Mr. de Belleval, that was a very direct question—and I am hoping we can get direct questions—and you are answering it. But I want the answers more concise. *Parlez français tout le temps si vous . . .* feel more comfortable, because I want the answers shorter and pertinent to the question. And do not throw away names. You were asked about Fednav and you said you were involved in Fednav and there have been some discussions. That could have been the answer to the question.

Mr. Fulton: Who is Mr. Angus?

Mr. de Belleval: He is the counsel in these matters for Fednav.

The Chairman: So you are talking about the solicitor. Okay. Do not get into solicitor and client and everything else. You dealt with some people in Fednav, the solicitor for Fednav, and you had some discussions. But you had no money to do anything about it.

Mr. de Belleval: Well, that is another question you are asking.

It is not only a matter of which language I am using, Mr. Chairman. It is also that those matters are quite sensitive, you understand.

The Chairman: I certainly do.

Mr. de Belleval: I do not want to be overly prudent, but at the same time I want to use the right word, in whatever language I am using.

Mr. Fulton: On the chairman's point—

Mr. de Belleval: I am not sure I would be clearer in French.

• 1645

Mr. Fulton: On the chairman's point, neither CPC nor Transport, nor any other arm of the federal government, had put money forward into a fund for you to negotiate with before that December meeting. Is that correct?

Mr. de Belleval: I am sorry, I have not followed you.

[Traduction]

M. Fulton: Vous avez donc discuté de cette question avec le ministre des Finances.

M. Huntington: Oui.

M. Fulton: Monsieur de Belleval est-ce que vous avez discuté avec des représentants de Fedcom et Fednav de la possibilité d'un rachat éventuel?

M. de Belleval: Effectivement en ma qualité de membre du conseil d'administration de la RTI, je me suis occupé de ce dossier encore tout récemment. C'est en décembre que j'ai rencontré M. Angus qui représente la Fednav avec l'accord bien entendu des actionnaires de la CPC ou des représentants de la CPC au conseil d'administration de la RTI. J'ai donc rencontré M. Angus pour me faire une idée au sujet de leur intention quant à la possibilité d'un rachat à une date rapprochée alors que l'option d'achat était fixée à 1990.

Le président: Vous monsieur de Belleval vous venez de répondre à une question directe mais je voudrais une réponse plus concise. Vous pouvez vous exprimer en français si vous préférez. Il est inutile de mentionner les noms. Vous venez donc de nous expliquer que vous avez participé aux discussions avec la Fednav ce qui répond parfaitement à la question qui vous a été posée.

M. Fulton: Qui est monsieur Angus?

M. de Belleval: Il est le conseiller juridique de la Fednav pour ces questions.

Le président: Il s'agit donc de l'avocat. Vous avez donc discuté avec le conseiller juridique de la Fednav mais vous ne disposez pas des crédits nécessaires.

M. de Belleval: C'est une toute autre question.

Il ne s'agit pas uniquement dans la langue dans laquelle je m'exprime, car quel que soit le nom, c'est un problème très délicat.

Le président: Je m'en rends parfaitement compte.

M. de Belleval: Je n'essaie pas d'être trop prudent, je ne voudrais quand même pas dire des bêtises pas plus dans une langue que dans l'autre.

M. Fulton: Du point de vue du président . . .

M. de Belleval: Je ne pense pas que je m'exprimerais plus clairement en français.

M. Fulton: Pour revenir à ce que disait le président, ni la SCP, ni les Transports, ni aucune instance du gouvernement fédéral n'a débloqué des fonds pour vous permettre de négocier avant cette réunion du mois de décembre. Est-ce bien cela?

M. de Belleval: Je m'excuse, je n'ai pas saisi votre question.

[Text]

Mr. Fulton: At the time of the December meeting with Mr. Angus, neither CPC nor the federal government had put money forward for you to actually negotiate a buy-out price.

Mr. de Belleval: No. As I said, it was preliminary explorations of their intentions.

Mr. Fulton: Could you tell us, are they interested at all in a buy-out at this time?

Mr. de Belleval: He told me that he would certainly consider an offer, but in his opinion it would be up to us to make them an offer.

Mr. Fulton: Mr. Huntington, have you had any meetings with the principals or representatives of Fednav regarding the possibility of a buy-out?

Mr. Huntington: I meet with the principals of Fednav who are on the board of RTI, and in broad general exploration conversation with Fednav's counsel I approached them.

Mr. Fulton: That would be Mr. Angus again.

Mr. Huntington: It was their counsel. Yes.

Mr. Fulton: Could you give us the date at which that took place?

Mr. Huntington: It took place in Vancouver in, say, July.

Mr. Fulton: July of 1986.

Mr. Huntington: July of 1986, yes.

Mr. Fulton: Mr. Huntington, could you, in a nutshell, tell the committee what would happen over the next few years if Fednav is not bought out of the deal? In the January letter some rather strong language is used, such as: "the incentive for Fedcom to disagree increases over time as the purchase price of Fedcom's shares escalates".

Mr. Huntington: Could you read that again?

Mr. Fulton: Let me give you a copy of that as well.

What I am asking is if you could put in a nutshell for us what is often bandied about as the billion dollars—I recognize that that is in relation to dividends down the road. But what I am asking is would you agree that one of the possible difficulties if Fednav is not bought out is because of the veto power they have and the fact there is no shotgun clause?

Mr. Huntington: Yes. They have a veto power; they have a shotgun clause. There are about three or four clauses in the pre-incorporation agreement that we worry about and should worry about that really deliver unto a private sector partner who has had his financial input to the corporation guaranteed by the Crown and has now a call on 70% of the cashflow of the corporation once it gets into a positive cashflow basis. It is not in that basis now, and we are trying to put it into a financial condition to minimize the financial damage to the corporation while we wait out the present world market on energy.

Mr. Fulton: What are the kinds of things that perhaps the committee should be concerned about in terms of Fednav

[Translation]

M. Fulton: Quand vous avez rencontré M. Angus en décembre, ni la SCP, ni le gouvernement fédéral ne vous avait avancé des fonds pour vous permettre de négocier un prix de rachat.

M. de Belleval: Non. Comme je l'ai mentionné, il s'agissait de discussions préliminaires.

M. Fulton: Pourriez-vous nous dire si le projet de rachat les intéresse en ce moment?

M. de Belleval: Il m'a dit qu'il considérerait certainement une offre, mais que c'était à nous de la faire.

M. Fulton: Monsieur Huntington, avez-vous rencontré les dirigeants ou représentants de Fednav pour discuter de la possibilité d'un rachat?

M. Huntington: J'ai rencontré les dirigeants de Fednav qui sont membres du conseil du RTI, et j'ai eu une conversation exploratoire générale avec le conseiller de Fednav.

M. Fulton: Vous voulez dire avec M. Angus.

M. Huntington: Oui, c'est lui le conseiller.

M. Fulton: Pourriez-vous nous dire quand a eu lieu cette réunion?

M. Huntington: Elle a eu lieu à Vancouver en juillet.

M. Fulton: En juillet 1986.

M. Huntington: Oui, en juillet 1986.

M. Fulton: Monsieur Huntington, pourriez-vous nous expliquer en gros ce qui arrivera au cours des prochaines années si Fednav n'est pas rachetée? La lettre du mois de janvier dit en termes assez forts qu'au fur et à mesure que le temps passe et que le prix de ses actions augmente, Fedcom a d'autant plus raison de ne pas vouloir accepter cette transaction.

M. Huntington: Pourriez-vous me relire cela?

M. Fulton: Je vous en donne une copie.

J'aimerais que vous nous expliquiez en gros ce qu'on raconte au sujet du milliard de dollars—je sais que cela a quelque chose à voir avec les dividendes éventuels. J'aimerais savoir si vous êtes d'accord pour dire que l'un des obstacles possibles au rachat de Fednav est imputable à son pouvoir de veto et au fait qu'il n'y a pas de clause exécutoire?

M. Huntington: Oui. Fednav a un droit de veto et il y a aussi une clause exécutoire. Il y a en fait trois ou quatre dispositions dans l'accord préalable à l'incorporation qui nous préoccupe et qui ont raison de nous préoccuper, en ce sens qu'elle donne droit à un associé du secteur privé dont la participation financière dans l'entreprise a été garantie par la Couronne à 70 p. 100 de l'encaisse de la compagnie dès qu'elle enregistre un bilan positif. Cette formule ne s'applique pas encore, et nous aimerions pouvoir y recourir afin de minimiser les dommages financiers que subira l'entreprise en attendant que le marché mondial de l'énergie se redresse.

M. Fulton: Que devrait faire le Comité au sujet de Fednav, compte tenu de sa position et des pouvoirs qu'elles détient en

[Texte]

continuing in the position they are in with the kinds of powers that were put in the contract, which I must admit neither you nor Mr. de Belleval had anything to do with? This was negotiated earlier, and we had the negotiator before us, Mr. Morrison, who explained to us the kinds of pressures in terms of time that the government was under at that time.

What we are concerned with now, as CPC clearly is, are what the implications are up the road in terms of control of that operation by a very small minority shareholder. What kinds of things can happen that the committee perhaps should be concerned about, because clearly CPC is?

Mr. Huntington: I have mentioned, Mr. Chairman, that 70% of the cashflow when it becomes positive is in the command of the private sector shareholder who has really had no financial risk to the proposition.

Now, let me also say, please, that Fednav is a most able operating company, and in my opinion are very real leaders in industrial relations with employees and in engineering and in their ability to accomplish projects and manage things extremely well. Seldom will you find better people. But this agreement is an unnatural agreement in the opinion of those of us involved at Canada Ports Corporation, in that there is no balance to it. The total agreement takes care of the then rationale for Fednav's getting involved in the agreement. It is an unnatural thing for a Crown corporation to have to live with in perpetuity.

• 1650

Mr. Ouellet: Could I ask a supplementary question? Mr. Huntington expressed clearly a strong position in this regard, and I take it that he would like to see a buy-out. Am I right?

Mr. Huntington: Yes. I think the resolution of the issue is a buy-out.

Mr. Ouellet: So since the departure of Mr. Auger in March 1985—we are now in January 1987—there has been a lot of time, I suspect, for you, as chairman of the board, to discuss this with the full board and to come forward with a document to the government, in order to realize your objective. Why has it not happened? Why have you not acted or why has the government not acted on your wishes? What is the difficulty?

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I feel that the directors of Canada Ports Corporation who are involved in the RTI matter have fulfilled their duty of care and fiscal responsibility in recommending a course of action. We are not the shareholders. We are acting only on behalf of the shareholders and applying what we consider is a balanced, commercial decision to the process. The Ministers of the Crown, who have to carry the ball, have staff, and these matters have to be researched and Cabinet documents have to be prepared. When you have two central agencies and a department of government that wants to get a document together that can get through the process, it is turned over to staff, and you await the ability of that staff to rationalize the issue.

[Traduction]

vertu du contrat, dispositions dont ni vous ni M. de Belleval n'êtes responsables, je dois bien l'admettre? Ces dispositions ont été négociées antérieurement, et nous avons rencontré le négociateur, M. Morrison qui nous a expliqué les contraintes de temps avec lesquelles le gouvernement a dû composer à ce moment-là.

Ce qui nous préoccupe, maintenant, tout comme la SCP, c'est l'éventuelle prise de contrôle par un très petit actionnaire minoritaire. Quel genre de choses le Comité devrait-il redouter, puisque la SCP est clairement inquiète?

M. Huntington: J'ai mentionné, monsieur le président, que 70 p. 100 de l'encaisse, une fois le bilan devenu positif, tombera sous le contrôle de l'actionnaire du secteur privé qui n'a vraiment pris aucun risque financier dans cette affaire.

Permettez-moi d'ajouter, je vous prie, que Fednav est une compagnie des plus compétentes qui, à mon avis, est un véritable modèle de leadership en matière de relations industrielles avec ses employés, de génie technique, et d'aptitudes à réaliser et gérer des projets. Vous trouverez rarement mieux. Mais de l'avis de ceux d'entre nous qui travaillent à la Société canadienne des ports, cet accord est anormal, en ce sens qu'il est démuné de tout équilibre. Il explique en fait pourquoi Fednav s'y est engagé. Il est anormal qu'une société de la Couronne soit liée à un pareil accord à perpétuité.

M. Ouellet: Puis-je poser une question supplémentaire? M. Huntington a fait connaître clairement et fermement sa position à cet égard, et je pense qu'il serait en faveur d'un rachat. Ais-je raison?

M. Huntington: Oui. Je pense que la solution est de procéder à un rachat.

M. Ouellet: Depuis le départ de M. Auger en mars 1985—et nous sommes maintenant en janvier 1987, je présume que vous avez eu amplement le temps, en tant que président du conseil, de discuter de cette affaire avec le conseil plénier et de présenter un document au gouvernement en vue de réaliser votre objectif. Pourquoi cela ne s'est-il pas produit? Pourquoi n'avez-vous pas exécuté votre projet, ou pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas accédé à vos demandes? Qu'est-ce qui achoppe?

M. Huntington: Monsieur le président, j'estime que les administrateurs de la Société canadienne des ports qui travaillent sur le dossier de la RTI se sont acquittés de leurs responsabilités administrative et financière en recommandant la marche à suivre. Nous ne sommes pas les actionnaires. Nous travaillons au nom des actionnaires et nous proposons ce que nous estimons être une solution commerciale équilibrée. Les ministres de la Couronne chargés de ce dossier ont du personnel à leur disposition pour effectuer les recherches et rédiger les documents à soumettre au Cabinet. Quand deux organismes centraux et un ministère gouvernemental veulent faire avancer un dossier, ils n'ont qu'à le confier à du personnel dont

[Text]

It could be, Mr. Chairman, that the advice being given to the government by that staff is good advice. It could be that they want to slow down the reduction of damage within the corporation prior to 1991. I do not know. They are assuming that the 1991 option is being put; therefore, why buy it out ahead of time? I think that is the general level of advice that is coming from staff to the Ministers of the Crown, and you cannot lay it on the—

Mr. Ouellet: You indicated to our colleague that you have talked to the Minister of Finance. Have you personally talked to the Minister of Transport in this regard?

Mr. Huntington: Two Ministers of Transport know the position of the directors involved in RTI. It is our wish for the process to continue, to put us in the condition to negotiate a purchase. But then it is out of our hands. All we can do is deliver our opinion to them and wait for the shareholder to say yes or no.

The Chairman: That is a very good time on this issue, and I know there will be other questions. Members have been diligent, and the Chair has been most liberal and progressive in watching the clock. The Chair has allowed the main questioners to have, without counting supplementaries, easily 20, 23, 24 minutes each. There are several members here who I know have interest in particular ports. I am going to go to Mr. Belsher, Mr. Reid, and Mr. Holtmann before we have a circulation here, because I know that their questions will not necessarily be on Fednav but more on ports operation in various areas of the country, more specific. We will obviously come back to a ring-around-the-rosy merry-go-round.

• 1655

Mr. Huntington: Mr. Chairman, would you allow me perhaps to correct just the possibility of a wrong answer to Mr. Ouellet? The board, at the request of the Minister of Transport, has passed a resolution—

Mr. Ouellet: Which Minister of Transport?

Mr. Huntington: There is only one Minister of Transport.

Mr. Ouellet: But there has been a succession of Ministers of Transport. Was it Mr. Mazankowski or Mr. Crosbie?

Mr. Huntington: The board at the request of the incumbent Minister of Transport has passed a resolution that we, in consultation with the Department of Transport, develop terms of reference for advice in this matter and seek proposals from a short list of financial consultants to refine and finish a recommendation to the government. So it is at that stage now.

The Chairman: What is the date on that?

Mr. Huntington: December 2, 1986.

The Chairman: That is the date of the resolution of the board.

[Translation]

on est en droit d'attendre une analyse rationnelle de la situation.

Il se peut, monsieur le président, que les conseils fournis au gouvernement par le personnel soient bons. Il se peut qu'on veuille minimiser les dommages de la société avant 1991. L'option de 1991 a été mise de l'avant; alors pourquoi procéder au rachat avant ce temps-là? J'ai l'impression que c'est généralement la nature des conseils qu'ont donné les fonctionnaires aux ministres de la Couronne; et il ne faut pas imputer...

M. Ouellet: Vous avez dit à notre collègue que vous aviez discuté avec le ministre des Finances. Avez-vous discuté personnellement de ce dossier avec le ministre des Transports?

M. Huntington: Deux ministres des transports ont été mis au courant de la position des administrateurs chargés du dossier de la RTI. Nous souhaitons que le processus se poursuive, afin que nous puissions négocier un rachat. Mais après, ce n'est plus notre responsabilité. Tout ce que nous pouvons faire c'est exprimer notre opinion et attendre ensuite la décision de l'actionnaire.

Le président: C'est une excellente discussion, et je sais qu'il y aura d'autres questions. Les députés ont été diligents, et le président a été des plus indulgents en ce qui concerne le temps de parole. J'ai accordé aux principaux intervenants, sans compter les questions supplémentaires, 20, 23 et 24 minutes respectivement. Il y a plusieurs députés qui, j'en suis sûr, sont intéressés dans certains autres ports. Je vais accorder la parole à MM. Belsher, Reid et Holtman avant de faire un autre tour de table, car je sais que leurs questions ne porteront pas nécessairement sur Fednav mais plus particulièrement sur les opérations portuaires de diverses régions du pays. Nous referons évidemment un autre tour de table.

M. Huntington: Monsieur le président, j'aimerais pouvoir corriger une réponse erronée que j'ai peut-être donnée à M. Ouellet? Le conseil, à la demande du ministre des Transports, a adopté une résolution...

M. Ouellet: Quel ministre des Transports?

M. Huntington: Il n'y en a qu'un seul.

M. Ouellet: Mais il y en a plusieurs qui se sont succédés. Est-ce que c'était M. Mazankowski ou M. Crosbie?

M. Huntington: À la demande du présent ministre des Transports, le conseil a adopté une résolution pour que, de concert avec le ministère des Transports, nous établissions un processus de consultation dans le cadre duquel un groupe restreint de conseillers financiers formuleraient des propositions devant déboucher sur une recommandation définitive au gouvernement. Voilà où en sont les choses actuellement.

Le président: À quelle date cela remonte-t-il?

M. Huntington: Au 2 décembre 1986.

Le président: C'est la date de la résolution du conseil.

[Texte]

Mr. Angus: What was the date of the request from the Minister?

Mr. Huntington: It was in advance of that, but only by a matter of two weeks, because it came to a board meeting.

Mr. Ouellet: You must be aware of the answer Mr. Crosbie gave to Mr. Fulton on October 9 on this subject.

Mr. Huntington: You need to remind me.

Mr. Ouellet: I think it would be useful for you to read it, because it does not at all coincide with what you have just read. It seems to me in the mind of Mr. Crosbie . . .

Mr. Huntington: I agree totally with the reply. I thought Mr. Crosbie showed a very astute understanding of the issues in that reply you are referring to. He subsequently to that wrote a letter to me and suggested the board put forward a formal resolution seeking a short list and advice from independent financial consultants in the preparation of a document, and a formal document, that we would forward to him.

Mr. Belsher: Mr. Huntington, I was very pleased to be there at the time of the long-term contracts being announced for the handling of the port in Vancouver; three of the main terminals. Since then we have had discussions about the removal of the "container clause" and what the Minister of Labour has imposed on the port managers, as well as the unions involved. One of the things that have come out in the discussions is that they feel there is not sufficient container capacity to handle additional containers when they are compared with Seattle-Tacoma. Have there been any requests from the Port of Vancouver on behalf of the operators for additional funds to build and expand the facilities there?

Mr. Huntington: Yes. The Port of Vancouver feel they have sufficient available container capacity to handle an immediate growth of 50,000 to 100,000 lifts. They have in their capital plan funds for two or three container cranes, and they are very active at the moment in seeking and searching and accessing the availability of two cranes. They do need three more cranes if they are going to reach the potential available to them as a container terminal.

Mr. Belsher: Swinging on to an entirely different subject, in the movement of hazardous goods, what part does the Port of Vancouver play in the possible relocation and in where hazardous goods will be handled in the lower mainland?

Mr. Huntington: The Port of Vancouver carries a watching brief on that. Ports Canada police are involved in that committee. The port manager has staff involved in the ongoing discussion of that issue. There is a rearrangement of properties. There are negotiations with the city. There are considerations of the activist groups within the community that come forward and express very real concerns here. So the whole matter of the relocation of a hazardous goods terminal is, I would say, of quite high priority with both the municipal levels

[Traduction]

M. Angus: À quand remonte la demande du ministre?

M. Huntington: C'était avant cela, quelques semaines seulement auparavant, parce qu'il en a été question à une réunion du conseil.

M. Ouellet: Vous devez être au courant de la réponse qu'a donné à ce propos M. Crosbie à M. Fulton, le 9 octobre.

M. Huntington: Vous voulez me rafraîchir la mémoire?

M. Ouellet: Je pense que vous auriez intérêt à la relire, parce qu'elle ne correspond pas du tout à ce que vous venez de nous lire. J'ai l'impression que M. Crosbie . . .

M. Huntington: Je souscris pleinement à la réponse. J'estime que M. Crosbie a montré, dans sa réponse, qu'il avait très bien compris la situation. Il m'a ensuite envoyé une lettre et suggéré que le conseil propose une résolution officielle pour qu'un groupe restreint de conseillers financiers indépendant étudie la question et prépare un document, un document officiel que nous lui expédierions.

M. Belsher: Monsieur Huntington, j'étais très heureux d'être là au moment où les contrats à long terme ont été annoncés en ce qui concerne les opérations du port à Vancouver; dans trois des principaux terminaux. Depuis lors, nous avons eu des discussions au sujet du retrait de la disposition relative aux conteneurs, et des exigences imposées par le ministre du Travail aux gestionnaires du port, de même qu'aux syndicats. Au cours de ces discussions, il est ressorti notamment qu'il n'y avait pas suffisamment de place pour la manutention des conteneurs additionnels, à comparer au port de Seattle-Tacoma. Le port de Vancouver a-t-il fait des demandes au nom des exploitants afin d'obtenir des fonds supplémentaires pour aménager et agrandir les installations?

M. Huntington: Oui. Le port de Vancouver estime avoir les capacités voulues pour absorber une hausse immédiate de 50,000 à 100,000 charges. Son plan d'immobilisation prévoit l'acquisition de deux ou trois grues pour la manutention des conteneurs, et en ce moment, il cherche très activement à mettre la main sur deux grues. Le port de Vancouver a besoin de trois autres grues pour atteindre son plein potentiel en tant que terminal de manutention de conteneurs.

M. Belsher: Je passe maintenant à une question complètement différente: le transport de marchandises dangereuses. Quel rôle le port de Vancouver joue-t-il dans le déménagement éventuel des installations liées à la manutention et au transport de marchandises dangereuses dans le bas continent?

M. Huntington: Le port de Vancouver suit ce dossier de près. La police de la Société canadienne des ports participe à ce comité. Le gestionnaire du port a du personnel qui participe aux discussions en cours. Il est question de réaménager les installations. Des négociations sont en cours avec la ville. Il ne faut pas oublier les groupes de pression qui expriment de véritables inquiétudes dans ce cas-ci. Pour les autorités municipales comme pour la Société portuaire de Vancouver, toute la question d'une garde pour marchandises dangereuses

[Text]

and the Vancouver Port Corporation—and the railroads, because the railroads are involved in that process.

• 1700

Mr. Belsher: Even the municipalities in the Fraser Valley are concerned about the rearrangements that possibly are taking place, and more particularly from the railway standpoint as to whether they are switched over at the Mission Bridge to change sides of the river and move on the way out—whether to stay away from the downtown port and to get to one of the other ports at Selford for movement over to Vancouver Island.

Mr. Huntington: Our job as a Crown corporation and our act tell us that wherever required we play a facilitating role in that type of negotiation, because we do have a responsibility to protect the interests of hinterland provinces like Alberta, Saskatchewan and Manitoba against the excessive self-interest of groups within the environment of the ports. So we have a very real role to play as a facilitator in that regard.

Mr. Belsher: In discussing with the Harbour Commission their jurisdiction as to how far it goes out into the mouth of the Fraser River with regard to the policing of giving direction to boats incoming up the Fraser River, there have been discussions, I believe, with the ports people to change the line of where that should be. How far have those discussions progressed?

Mr. Huntington: I do not carry detailed knowledge of the nature of progress in that technical subject-matter. You have to remember that Roberts Bank is under the jurisdiction of the Vancouver Port Corporation, and it has jurisdiction down across the mouth of the Fraser.

Mr. Belsher: Okay. Thank you.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: A recent announcement was made, in December 1986, whereby the Port of Saint John, New Brunswick, graduated to this elevated group of ports. I want to lead to another port under your system, but first will you tell me what qualifications Saint John had to meet before it graduated? Must it be fully self-sustaining; how is it funded; and what is its borrowing power if it becomes an autonomous port corporation?

Mr. Huntington: There are criteria under the act to achieve Local Port Corporation status, and perhaps I might ask that your question be directed to Mr. de Belleval, who is completely familiar with the process and the debt cancellation the government allowed in order to have Saint John in a condition that would acquire Local Port Corporation status.

Mr. Reid: When the president is answering that question, I wonder if he might say whether or not that was the reason, since Saint John was one of the original ports of the Harbours Commission, why it took them so long to become an autonomous port authority.

Mr. de Belleval: There are three criteria they must meet.

[Translation]

se trouve au haut de l'échelle prioritaire. C'est vrai aussi pour les chemins de fer qui sont aussi concernés ici.

M. Belsher: Même les municipalités de la Vallée du Fraser s'inquiètent des nouveaux développements envisagés actuellement. On se demande plus particulièrement si les chemins de fer ne devront pas procéder à l'aiguillage des trains à Mission Bridge pour emprunter l'autre côté de la rivière. On se demande si pour le trafic en direction de l'Île de Vancouver il vaudrait mieux délaissier le port du centre ville au profit d'autres ports, à Selford par exemple.

M. Huntington: À titre de société de la Couronne, en vertu de la loi, il nous incombe de jouer un rôle de conciliateur dans ce genre de négociations car nous avons la responsabilité de protéger les intérêts des provinces enclavées comme l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba contre les abus éventuels de certains groupes qui ont des intérêts dans les ports. Nous avons donc un rôle indéniable à jouer à titre d'intermédiaire.

M. Belsher: Il y a eu des discussions avec le Conseil des ports nationaux quant à l'établissement de la limite de ces compétences à l'embouchure du fleuve Fraser. En effet, il est question de modifier la limite à partir de laquelle le conseil pourrait donner des directives aux bateaux qui empruntent le fleuve Fraser. Où en sont les discussions?

M. Huntington: Je ne connais pas le détail des discussions qui portent sur un sujet technique. Vous devez vous souvenir que c'est la Société portuaire de Vancouver qui est responsable de *Roberts Bank* et la compétence de cette société s'étend sur toute l'embouchure du fleuve Fraser.

M. Belsher: Je vois. Merci.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Récemment, en décembre 1986, on a annoncé que le port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick passerait désormais dans une catégorie supérieure. Je voudrais parler d'un autre port qui relève de votre compétence mais tout d'abord j'aimerais que vous me disiez quelles sont les conditions qu'il fallait que Saint-Jean réunisse pour accéder à cette catégorie? Faut-il que le port soit complètement autonome? Quel est le mode de financement? Une fois qu'une société autonome portuaire est établie, quel est son pouvoir d'emprunt?

M. Huntington: La loi prévoit certains critères permettant d'accéder au statut de société portuaire locale. Je vais demander à M. de Belleval de vous donner plus de détails car il connaît très bien la situation et les conditions dans lesquelles le gouvernement a permis à Saint-Jean de radier sa dette avant de pouvoir accéder au statut de société portuaire locale.

M. Reid: Dans sa réponse, le président pourrait-il expliquer pourquoi il a fallu tant de temps avant que Saint-Jean ne devienne un port autonome étant donné qu'il faisait partie des premiers ports administrés par le Conseil des ports.

M. de Belleval: Il faut réunir trois critères.

[Texte]

First, the port must be of a regional or national importance, which clearly fits the description of the Port of Saint John.

Second, also there must be involvement and an interest on the part of the community in the affairs of the port, which is also very high, as you know, in the Saint John area.

The third one is the long-term financial viability of the port, from a self-sustaining point of view more precisely.

• 1705

This criterion was not met until recently, and it took quite a while finally to resolve this particular aspect, because the Port of Saint John has quite an important debt that was incurred for various projects. This debt, of course, is carrying interest charges, and those interest charges were such that they would not allow the port to be self-sustaining consistently. However, I must say that from the operating budget point of view the Port of Saint John is in a positive cashflow situation. They are making an operating profit.

So we tried to use various modes to alleviate this debt burden. It took us a few months to find the proper solution within the context of the present budgetary situation of the government at large, which makes matters more difficult in 1986, of course, than if the matter had been resolved four or five years ago.

More precisely, we managed to have some of the debt forgiven, especially past interest that was due on this debt during the past few years. We also got a rescheduling of the present loans on a longer period so that overall the short-term debt burden is lighter, so much so that the port will be viable and self-sustaining financially during the next 15 or 20 years, let us say, as far as we can see.

Mr. Reid: Thank you very much. It is readily seen, then, that the Canada Ports Corporation can assist one of those local ports in its cashflow by having some flexibility in its administration and the role it plays in connection with its debt, its capital debt particularly. In effect, did you write off a loan? Did you write off the interest charges? Who was left with the overall debt, then, of Saint John?

Mr. de Belleval: Of course, the Minister of Finance had the final say because those debts were incurred with the Department of Finance. They accepted the project we submitted to them; that is, rescheduling some of those debts. I think the terms were 10 years, for example. If you extend those terms to 15 years, of course, the short-term charges are lighter. It is the same thing if you repay the interest only and you repay the principal only in 15 years. Of course, then again you improve the short-term situation. So that is what we did.

Mr. Reid: Mr. President, what number of ports—only the autonomous ones or those that are not autonomous—contribute to the financing and the funding of the Canada Ports Corporation head office in Ottawa, and how do you allocate charges for the funding—

[Traduction]

Tout d'abord, le port doit être un port d'importance nationale ou régionale et c'est indéniablement le cas du port de Saint-Jean.

Deuxièmement, il faut que la collectivité s'occupe des affaires du port et y ait un intérêt, ce qui comme vous le savez est tout à fait le cas de Saint-Jean.

Troisièmement, il faut vérifier la viabilité financière à long terme du port, c'est-à-dire qu'il faut qu'il soit autosuffisant.

Jusqu'à tout récemment, ce dernier critère n'était pas respecté et il a fallu du temps avant de résoudre cet aspect car le Port de Saint-Jean a une grosse dette résultant d'un certain nombre de projets. Il y a évidemment les intérêts qui courent sur cette dette et ils atteignaient une telle somme que le Port n'arrivait pas à être autosuffisant en permanence. Toutefois, je dois dire que, du point de vue du budget d'exploitation, le Port de Saint-Jean a une encaisse favorable. Il touche des bénéfices d'exploitation.

Nous avons donc tenté divers procédés pour alléger le fardeau de la dette. Il a fallu quelques mois avant de trouver la solution qui convienne étant donné la situation budgétaire actuelle du gouvernement en général, et la difficulté était plus grande en 1986 qu'elle ne l'aurait été il y a quatre ou cinq ans.

En particulier, nous avons réussi à faire supprimer une partie de la dette, notamment les intérêts courus sur cette dette au cours des quelques dernières années. Nous avons demandé aussi une nouvelle échéance pour les prêts actuels dont le remboursement s'étalera sur une période plus longue afin que le fardeau de la dette à court terme soit allégé, tant et si bien que le Port pourra être viable et autosuffisant au cours des 15 ou 20 prochaines années, d'après ce que nous pouvons prévoir.

M. Reid: Merci beaucoup. On constate donc que la Société canadienne des ports peut venir en aide aux ports locaux ayant des problèmes de liquidités en assouplissant son administration et le rôle qu'elle joue du point de vue de la dette, notamment de la dette consolidée. En réalité, avez-vous accordé un prêt? Avez-vous supprimé les intérêts? Qui se retrouve avec la dette globale du Port de Saint-Jean?

M. de Belleval: Le ministre des Finances a le dernier mot à cet égard car c'est le ministère des Finances qui était le créancier. Le ministère a accepté le projet qui lui a été présenté, c'est-à-dire le rééchelonnement d'une partie des dettes. Je pense que c'était pour une période de 10 ans au départ et si on reporte cela à 15 ans, la dette à court terme s'en trouve allégée. Le résultat est le même si on verse seulement des intérêts pour ne rembourser le principal que 15 années plus tard. Ainsi, la situation à court terme s'en trouve améliorée également. C'est ce que nous avons fait.

M. Reid: Monsieur le président, combien de ports, autonomes ou non, contribuent-ils au financement de l'administration centrale à Ottawa de la Société canadienne des ports? Comment est répartie la part de chacun?

[Text]

Mr. de Belleval: As far as the capital projects are concerned, they are on the same footing whether they are corporate autonomous ports or non-corporate ports.

Mr. Reid: They are on the same footing, allocated in what way? Is it per port, or is it based on the amount of business or some other criterion that gives them a fair balance?

Mr. de Belleval: There is a provision in our act that all the revenues of a port and all the debts incurred by a port must be kept in a separate account for this port. We cannot transfer charges, profits, or debts from one port to the other. So they are quite separate from that point of view.

I do not know if I am answering your question.

The Chairman: I think Mr. Reid was trying to get at how you assess different ports for the cost of the head office.

Mr. Reid: For the amount that each port would have to contribute to the operation of the head office.

• 1710

Mr. de Belleval: This is based on, let us say, a quite complicated formula. But it is mainly based on, as you said, the revenue and their profitability and things like that.

Mr. Reid: Is there a separate accounting to determine a fair assessment? What say does the local port authority have in determining how it pays?

Mr. de Belleval: According to our act, the assessment is done by CPC after consultation with the ports. These consultations have been held in the past, and an agreement has been reached with all the ports on the present assessment.

Mr. Reid: Last question, of a very local nature. The Port of Port Colborne is one of those not now self-supporting. In fact, it hardly operates at all. The Western Grain Board has it on a storage basis, and there it is; but it has not been used, and you cannot get at it, because it is sand-locked. Is there any intention in your future plans, corporate plan, or otherwise, to make Port Colborne elevator a viable elevator, or even one to put it back into use?

Mr. de Belleval: It is not because a port is not autonomous, or it has not been established as an autonomous corporation, that it is not viable and is not self-supporting. I must point out that all our ports are more or less self-supporting, with the exception, perhaps, of the Port of Churchill, which is a question mark. But apart from that, I would say some of our ports are making more profits, some less, but they are self-supporting. Even the elevator in Port Colborne now is making a small profit, I would say; not a very high one, mind you; but it is making a profit.

So what we have done is we have leased the elevator to a private company, Goderich Elevator. This company is operating the port under an agreement with CPC, and it is using it as it sees fit. It must pay us a lease for that.

[Translation]

M. de Belleval: Pour les projets d'immobilisation, tous les ports sont sur un pied d'égalité qu'il s'agisse de ports autonomes ou non.

M. Reid: Ils sont sur un pied d'égalité mais comment se fait la répartition? Est-ce que c'est égal pour chacun ou est-ce que c'est calculé à partir du chiffre d'affaires ou encore d'un autre critère?

M. de Belleval: Les dispositions de la loi prévoient que toutes les recettes d'un port de même que toutes ses dettes doivent faire l'objet d'un compte distinct. Nous ne pouvons pas virer les sommes imputées, les bénéfices ou les dettes d'un compte à l'autre. Les choses sont donc très cloisonnées de ce point de vue.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

Le président: Monsieur Reid voudrait savoir comment vous évaluez la part de chaque port quant à sa contribution au coût de l'administration centrale.

M. Reid: Je voudrais savoir quelle somme doit verser chaque port en contribution aux frais d'administration centrale.

M. de Belleval: Nous avons recours à une formule assez compliquée. Essentiellement, cela dépend des recettes des ports et de leur rentabilité.

M. Reid: Pour que l'évaluation soit juste, procède-t-on à une comptabilité distincte? La commission portuaire locale a-t-elle son mot à dire quant à la façon dont elle fait les versements?

M. de Belleval: La loi dispose que la Société canadienne des ports fera l'évaluation après consultation avec les ports. Ces consultations ont eu lieu par le passé et nous sommes parvenus à un accord avec tous les ports pour l'évaluation en cours.

M. Reid: Une dernière question d'intérêt tout à fait local. Le port de Port Colborne n'est pas encore dans la catégorie des ports autonomes. En fait, il est plutôt désaffecté. La Commission des grains de l'Ouest s'en sert comme d'un entrepôt et les installations portuaires n'ont pas été utilisées pour la bonne raison qu'elles sont ensablées. Prévoit-on dans un avenir prochain, grâce à un plan interne, de rendre le silo de Port Colborne viable, ou de le remettre en usage du moins?

M. de Belleval: Ce n'est pas parce qu'un port n'a pas été décrété société autonome qu'il n'est pas viable ou même autosuffisant. Je dois rappeler que tous nos ports sont plus ou moins autosuffisants à l'exception peut-être du port de Churchill dont le sort est incertain. Cela dit, certains de nos ports réalisent plus de bénéfices que d'autres, mais ils sont tous autosuffisants. Même le silo de Port Colborne réalise actuellement de petits bénéfices. Même si ce n'est pas grand-chose, ce sont quand même des bénéfices.

Nous avons décidé de louer le silo à une entreprise privée, la Goderich Elevator. Cette société exploite le port en vertu d'un accord conclu avec la Société canadienne des ports et elle l'utilise à sa guise. Il y a toutefois un loyer à verser.

[Texte]

Of course, the more throughput going through the elevator, the more money we get. But even with the minimal amount of grain going through this elevator, or without any amount of grain going through this elevator, we are still paid the minimum amount sufficient to make a small profit.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): A supplementary to what Mr. Reid was talking about. Mr. Huntington, as concerns Ridley Terminals, or Ridley port, what is the situation there? Is that profitable? What are the figures in comparison with those of the other ports under your control right now?

Mr. Huntington: Ridley Terminals is a partially owned company. It is distinct, separate, and apart from the ports within the Ports Canada system. As long as we understand that, Ridley Terminals is losing in the order of \$10 million. But if you relate it back to a cashflow condition, we are losing about \$2 million on a cashflow basis at the moment.

We are in the process of refinancing in order to reduce that \$2 million cashflow loss down to a break-even point. If we can do that, then we should come through this dip in the energy market of the world with minimum damage to the corporation in terms of cash and be ready for the 1990s.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I am not sure I can make myself quite clear in this. If I do understand correctly, as a Crown corporation, CPC is a 90% shareholder in Ridley. With the other ports we are 100% shareholders, if I can use that as a layman in economics.

An hon. member: The only shareholder.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The only shareholder. Is that right, Mr. Huntington? The Canadian taxpayer is a 90% shareholder in Ridley and a 100% shareholder in the rest of the ports under you?

• 1715

Mr. Huntington: The Ports Canada system is a wholly-owned Crown corporation with 14 ports; 7 of them are local port corporations and 7 of them are non-corporation ports directly administered by the Canada Ports Corporation office in Ottawa.

The Ridley Terminals is a mixed corporation and we are the administrators of the Crown's interest in Ridley Terminals. The Crown has put up the guarantees for the debt and the development of Ridley Terminals. It affects our own balance sheet by . . . You will notice in the annual report, the share in the loss of Ridley Terminals, note 5, is \$4.797 million negative for Ports Canada.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay. I think the point I am trying to clarify is Ridley, in comparison with the other ports that are losing, how do they situate themselves with the other ports that are losing money presently?

[Traduction]

Bien entendu, plus le volume de marchandises dans le silo est élevé, plus c'est rentable. Qu'il y ait une petite quantité de grains dans le silo ou qu'il n'y en ait pas du tout, nous touchons quand même un montant minimum qui nous permet de réaliser un petit bénéfice.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je voudrais poser une question complémentaire ici. Monsieur Huntington, quelle est la situation dans le cas du port Ridley, de la société Ridley Terminals? Est-elle rentable? Comment cette situation-là se compare-t-elle à celle des autres ports qui relèvent de vous?

M. Huntington: La Ridley Terminals est une société à propriété partielle. Son cas est différent de celui des ports qui font partie du réseau de la Société canadienne des ports. La Ridley Terminals est déficitaire de quelque 10 millions de dollars. Mais quand on étudie la situation de sa caisse, les pertes s'élèvent à quelque 2 millions de dollars actuellement.

Nous sommes en train de refinancer la dette de la Ridley Terminals pour réduire à zéro cette perte de 2 millions de dollars d'encaisse. Si nous y réussissons, nous aurons surmonté le creux qui existe sur le marché de l'énergie mondiale actuellement en réduisant au minimum les dégâts du point de vue de l'encaisse de la Société, et nous serons prêts pour 1990.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris ce que vous avez dit. Si j'ai bien compris, en tant que société de la Couronne, la Société canadienne des ports est actionnaire à 90 p. 100 de la Ridley. Dans les cas des autres ports, la SCP détient la totalité des actions, si vous me permettez d'exprimer les choses ainsi.

Une voix: C'est l'unique actionnaire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): L'unique actionnaire. C'est cela n'est-ce pas, monsieur Huntington? Le contribuable détient 90 p. 100 des actions de la Ridley et la totalité des actions pour ce qui est du reste des ports qui relèvent de vous, n'est-ce pas?

M. Huntington: La Société canadienne des ports est une société de la Couronne à part entière qui détient 14 ports. Sept d'entre eux sont administrés par des sociétés portuaires locales et les sept autres sont administrés directement par le bureau de la Société canadienne des ports à Ottawa.

La Ridley Terminals est une société mixte et nous sommes les administrateurs de l'intérêt que la Couronne détient dans la société. La Couronne a offert des garanties pour la dette et l'expansion de la Ridley Terminals. Cela se reflète sur notre bilan. Vous remarquerez dans notre rapport annuel que la part des pertes de la Ridley Terminals, dont il est question à la note 5, représente un déficit de 4,797 millions de dollars pour la Société canadienne des ports.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vois. Voici ce que j'essaie d'éclaircir. Ridley, par rapport aux autres ports, est dans une situation déficitaire. Comment sa situation se compare-t-elle à celle d'autres ports déficitaires actuellement?

[Text]

Mr. de Belleval: May I say something? Ridley Terminals is not a port. The port is the Port of Prince Rupert. The Port of Prince Rupert is an autonomous port and is making a profit. The profit is around \$3 million, the net profit last year. And within the Port of Prince Rupert there are many terminals. One of those terminals is Ridley Terminals. PRG, for example, Prince Rupert Grain, is another terminal. So this terminal is losing money now and the loss is accruing into the books of CPC, the Canadian Ports Corporation. But the Port of Prince Rupert itself is making money out of the operation of this terminal because they have a lease with Ridley Terminals as they have a lease with Prince Rupert Grain Terminal or Fairview Terminals. Am I making myself clear?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): No. Gentlemen, let me rephrase my question for the last time and then I will desist.

What I am trying to find out is, as a Crown corporation with the ports that you have—and I do not give a hoot whether they are terminals, grain elevators or whatnot, but the ports, terminals, whatever they are under your jurisdiction, in terms of profitability, in terms of debt per year, which is the biggest burden on your corporation? Am I clear in that, Mr. Chairman?

Mr. de Belleval: I see. The overall—let us say for this year 1986—

The Chairman: You are clear on that. It is a different question to start with.

Mr. de Belleval: Yes. Thank you.

Mr. Angus: That was part B.

Mr. de Belleval: Let us say that for 1986 all the ports within the Ports Canada system will make a net profit of around \$40 million. All the ports; Vancouver, etc.

The Prince Rupert Terminal... RTI, I mean Ridley Terminals Incorporated, of course, is a net loss to CPC. So it is a reduction, of course, of a certain amount and the net one being \$40 million—

Mr. Huntington: It is a \$5 million—

Mr. de Belleval: —for the whole system.

Mr. Huntington: —charge against our revenue. It is almost a \$5 million charge. The loss of RTI is a \$5 million balance sheet charge against the balance sheet of the Canada Ports Corporation.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. Mr. Holtmann.

Mr. Holtmann: Thank you, Mr. Chairman. It is a pleasure for me to be here to discuss one of your more favourite ports in the system and that is the Port of Churchill. I am one of those prairie sod busters out there who have heard and listened over the last two years. Probably a week has not gone by when a newspaper did not mention Churchill, and not because of their polar bears I might say.

You mentioned the criteria, Mr. de Belleval, of long-term financial considerations, community involvement and national

[Translation]

M. de Belleval: Puis-je intervenir? La Ridley Terminals n'est pas un port. Le port est le port de Prince Rupert. Le port de Prince Rupert, est un port autonome qui réalise des bénéfices. Les bénéfices nets s'élevaient à trois millions de dollars l'an dernier. Dans le port de Prince Rupert, il y a plusieurs terminaux. Un de ces terminaux est la Ridley Terminals. La Prince Rupert Grain en est un autre. Ce terminal en particulier est déficitaire actuellement et ce déficit est imputé dans les livres de la SCP, la Société canadienne des ports. Le port de Prince Rupert lui-même réalise des bénéfices grâce à l'exploitation de ces terminaux parce qu'il a un bail avec la Ridley Terminals comme avec la Prince Rupert Grain Terminal ou la *Fairview Terminals*. Est-ce que j'ai été clair?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Non. Messieurs, je vais reprendre ma question pour une dernière fois et ensuite j'abandonnerai.

En tant que société de la Couronne, vous administrez des ports. Il m'importe peu qu'il s'agisse de terminaux, de silos à grains ou d'autres choses car je voudrais savoir, du point de vue de la rentabilité des ports, du point de vue de la dette à assumer annuellement, quel est le plus gros fardeau pour la Société? Monsieur le président, ai-je été assez clair?

M. de Belleval: Je vois. Dans l'ensemble, pour l'année 1986...

Le président: Votre question était claire cette fois-ci. C'est une toute autre question.

M. de Belleval: Je vois. Merci.

M. Angus: C'était la deuxième partie de la question.

M. de Belleval: En 1986, on constatera que tous les ports dans le réseau de Ports Canada réaliseront un bénéfice de quelque 40 millions de dollars. Il s'agit de tous les ports, Vancouver, etc.

La RTI, c'est-à-dire la Ridley Terminals Incorporée, représente un déficit net pour la SCP. Cela signifie donc une réduction par rapport au bénéfice net de 40 millions de dollars...

M. Huntington: Cela représente cinq millions de dollars...

M. de Belleval: ... que l'on obtient de tout le réseau.

M. Huntington: ... de perte par rapport à nos recettes. Il s'agit donc d'une perte de cinq millions de dollars. On impute donc cinq millions de dollars de perte au titre de la RTI dans le bilan de la Société canadienne des ports.

Le président: Merci, monsieur Gray. Monsieur Holtmann.

M. Holtmann: Merci, monsieur le président. C'est pour moi un grand plaisir de pouvoir discuter aujourd'hui d'un de vos ports préférés dans le réseau, le port de Churchill. Je fais partie des producteurs de tourbe des prairies qui depuis deux ans écoutent et étudient la situation. Il se passe rarement une semaine où les journaux ne parlent pas de Churchill et, croyez-moi, ce n'est pas à propos des ours polaires.

Monsieur de Belleval, vous avez parlé des critères, notamment des considérations de financement à long terme, de la

[Texte]

interest. In a little briefing we had just recently by CNR, which is another component of the Port of Churchill—it is probably the most important one and one you will be concerned about... and many others you do not really care, because the railroads get all the commodities there; you just worry about it when it gets there.

• 1720

At Churchill we have a unique situation where CN has now told us that they are going to need \$110 million, approximately, to put the rail line into shape so it could just continue hauling grain, let alone what it is costing right now—about \$12 million to \$14 million a year for just general maintenance because they have all these frostbites that pop the track around. We have tried all kinds of activities with the federal government to produce a new hopper car, because the old ones are deteriorating fast, and we are not even putting through 0.5 million tonnes a year.

I want you to tell me in what in your opinion Ports Canada feels today about the continuing viability of the Port of Churchill, what it means to the national interest in your opinion, and what the people of Manitoba and Saskatchewan can expect—mostly Saskatchewan because they are the people who are shipping their grain through there, 90%.

The Chairman: Of course, Mr. Holtmann, you will appreciate that the corporation may have a certain view in terms of their responsibility, but there are larger interests of Ministers who make policy decisions that may not conform to and/or may supplement their interests.

Mr. Holtmann: Mr. Chairman, he mentioned that the long-term financial consideration is a consideration of Ports Canada. He said the national interest is a consideration of Ports Canada. I would like to know.

The Chairman: They may tell you that it is not worth going ahead any further. They are not the ones who finally determine some of your—

Mr. Holtmann: I thought I had addressed that to the witness.

The Chairman: They are not the ones who finally determine some of the answers to your questions.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, may I?

The Chairman: Yes.

Mr. Huntington: You realize that a Crown corporation board is there to give study and opinion to the decision-making process, and that there is a commercial balance to that decision that comes from a collection of people who have a widely diverse community and business experience. We are dealing in commercial decisions; we are managing a resource.

[Traduction]

participation de la collectivité et de l'intérêt national. Récemment, nous avons eu droit à une séance de renseignements de la part du CN, car le chemin de fer est une autre composante du port de Churchill. C'est sans doute la principale composante et une composante inquiétante. Il y en a bien d'autres dont vous ne vous souciez pas parce que ce sont les chemins de fer qui acheminent toutes les denrées là-bas. Une fois les denrées sur place, c'est là que vous commencez à vous inquiéter.

La situation à Churchill est assez spéciale du fait que le CN vient d'annoncer qu'il aura besoin de 110 millions de dollars environ pour réaménager la voie ferrée afin de continuer le transport du grain, et cela en sus de ce qu'il en coûte actuellement chaque année pour l'entretien général pour lequel il faut entre 12 et 24 millions de dollars, notamment à cause des dégâts causés par le gel. Nous avons essayé par tous les moyens avec le gouvernement fédéral de produire un nouveau wagon trémie car les anciens se détériorent à un tel rythme que nous n'acheminons pas plus d'un demi million de tonnes par année.

Pouvez-vous me dire quelle est votre opinion à Ports Canada quant à la viabilité du port de Churchill? Que signifie le port du point de vue de l'intérêt national et à quoi peut s'attendre la population du Manitoba et de la Saskatchewan, surtout celle de la Saskatchewan, car son grain est expédié à 90 p. 100 vers ce port.

Le président: Monsieur Holtmann vous comprendrez que la société a sans doute des opinions arrêtées quant à ses responsabilités, mais n'oubliez pas qu'il y a aussi l'intervention des ministres qui prennent les décisions de politique sans qu'elles correspondent nécessairement aux intérêts de la société.

M. Holtmann: Monsieur le président, on a parlé de considérations financières à long terme et d'intérêt national. Je voudrais être renseigné.

Le président: On vous répondra sans doute que ce n'est pas la peine de poursuivre. Les représentants de la Société canadienne des ports ne sont pas ceux qui déterminent en fin de compte...

M. Holtmann: Je pensais avoir posé ma question au témoin.

Le président: Ce ne sont pas eux qui déterminent en dernier ressort les réponses à vos questions.

M. Huntington: Monsieur le président, avec votre permission...

Le président: Allez-y.

M. Huntington: Le conseil d'administration d'une société de la Couronne est formé pour donner son opinion dans le processus décisionnaire, mais toute décision tient compte d'un équilibre commercial qui fait intervenir un tas de gens qui apportent une vaste expérience communautaire et une grande connaissance des affaires. Il s'agit ici de décisions commerciales. Nous faisons la gestion de nos ressources.

[Text]

We, as a board, would see Churchill closed down because it is in terms of economic management just not commercially viable. That is not the will of the government of the day. The government of the day has said that it is in the national interest to keep the Port of Churchill open, and they have instructed both the Canadian National Railway and ourselves to continue in that realm. We are resisting to the best of our ability the draw-down on our working capital and are seeking, because it is in the public interest and it is the wish of the government, replenishment of working capital from the consolidated revenue fund.

The matter beyond that is a political matter, and if it is the will of the government to keep it open in the national interest the Crown corporations will be so instructed.

Mr. Holtmann: Mr. Chairman, I had no intention of putting Ports Canada in an awkward position. I only wished to interest the corporation that this is of a major concern if it is a national interest, maybe of a military possibility down the road. We do not know.

We are talking about building a super-icebreaker. We are sure that is going to happen, and our friends from the west coast have all kinds of smiles on their faces and are encouraging us to build this. But would that play a part in the Port of Churchill in terms of its ability to function for a longer period of time if it were used? Is this ice-breaker a part of that usage that we might consider to bring us into the year 2000? What is our future long-term possibility? If we look at the Soviet Union, our big neighbour to the north has many ports far further north than Churchill, and it is servicing these ports.

• 1725

One of the political ramifications is if you were to close it down. I have heard it said: why would a country close down a northern saltwater port? Obviously it was opened with the greatest intentions to facilitate Canada once. Maybe we have to maintain that idea.

But what about the ice-breaker? Is it maybe going to have a part to play in Churchill some day, or maybe be berthed there? We obviously need some type of a port.

Mr. Huntington: I hope that they would not charge the cost of operating the potential polar aid against the Canadian Wheat Board or the farmers of Canada.

The Chairman: Mr. Robichaud has a supplementary.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Vous êtes une société de la Couronne. S'il n'en tenait qu'à vous, le port de Churchill serait fermé, n'est-ce pas? Mais il y a eu une intervention politique du gouvernement qui vous a ordonné de garder cette installation ouverte. Vous êtes donc obligés, selon les directives du ministre, de continuer l'exploitation du port de Churchill.

M. de Belleval: Oui, notre ministre nous a donné l'ordre de continuer à exploiter l'élévateur et le reste du port de Churchill. De notre côté, nous essayons de réduire le plus possible

[Translation]

Nous, au conseil, nous préconiserions que l'on ferme le port de Churchill car il ne se prête pas à une gestion rentable, il n'est pas viable du point de vue commercial. La volonté du gouvernement actuel ne correspond pas à cela car, pour lui, il y va de l'intérêt national que le port de Churchill soit ouvert, et c'est ainsi que le CN et nous-mêmes avons reçu des consignes à cet effet. Nous faisons de notre mieux pour ne pas saper notre fond de roulement et nous cherchons, étant donné l'intérêt public en cause et la volonté du gouvernement, à renflouer notre fonds de roulement à même le Fonds du revenu consolidé.

Au-delà de ces considérations, la question est politique et, si le gouvernement choisit au nom de l'intérêt national de garder le port ouvert, les sociétés de la Couronne devront faire le nécessaire.

M. Holtmann: Je n'avais pas l'intention de mettre Ports Canada dans une situation délicate. Je voulais tout simplement rappeler qu'il s'agit là d'une préoccupation majeure si tant est que l'intérêt national est en cause et qu'il pourrait y avoir plus tard des considérations militaires. Qui sait?

On parle de la construction d'un super brise-glace. Nous savons que ce sera réalisé et nos amis de la côte ouest, le sourire aux lèvres nous encouragent vivement à poursuivre cette entreprise. On peut se demander si cela permettrait au port de Churchill de fonctionner plus longtemps s'il était choisi? Est-ce que ce brise-glace fait partie des projets que l'on caresse pour l'an 2000? Quelles sont nos perspectives à long terme? Prenez le cas de l'Union Soviétique, notre voisin au nord a beaucoup de ports qui sont beaucoup plus septentrionaux que Churchill et qui sont néanmoins en service.

Une des retombées politiques serait justement sa fermeture. J'ai déjà entendu dire: quelle idée de fermer un port d'eau salée dans le Nord? Si ce port a été créé, c'était de toute évidence pour que le Canada devienne ce qu'il est. Ce serait peut-être une erreur de l'oublier.

Et le brise-glace? Aura-t-il peut-être un rôle à jouer à Churchill un jour, ou se pourrait-il qu'il y soit stationné? Il est évident qu'un port dans cette région est essentiel.

M. Huntington: J'espère que ce ne sont ni la Commission du blé ni les agriculteurs canadiens qui assumeront les frais de cette opération.

Le président: M. Robichaud veut poser une question complémentaire.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

You are a Crown corporation. If it were up to you, the Port of Churchill would be closed down by now, wouldn't it? But there was a political intervention from the government and you were ordered to keep that facility open. You are therefore under the obligation, according to the Minister's instructions, to keep on operating the Port of Churchill.

Mr. de Belleval: Yes, our minister gave us the order to keep operating the elevator and the facilities of the Port of Churchill. For our part, we try and reduce as much as possible our

[Texte]

nos coûts de fonctionnement de façon à ce que les pertes soient le plus faibles possible. En pratique, on a fait un assez bon travail. Par exemple, cette année, on réussit même à faire un profit à Churchill avec une cargaison d'environ 500,000 ou 600,000 tonnes de céréales. Alors, tant que nous pourrions conserver nos réserves financières pour exploiter le port, nous le ferons. Cependant, si un jour il ne nous restait plus de réserves financières pour exploiter le port parce que le déficit serait trop élevé, on demanderait au ministre des Transports de nous fournir l'argent pour continuer à l'exploiter.

M. Robichaud: Mais le port ne fonctionne que de par la volonté du ministre.

M. de Belleval: C'est la volonté du gouvernement, jusqu'à maintenant, de garder le port ouvert.

M. Robichaud: Monsieur le président, je voulais simplement faire un parallèle entre le port de Churchill et les ateliers du CN à Moncton. Les gens de Moncton ne sont pas aussi chanceux.

The Chairman: Okay, you are right; but this is a different corporation. You have the CN and you have CPC. A very good question, Mr. Robichaud.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, I am going to get my colleague to loan you a document for a couple of minutes. I want to determine what has happened to these various documents. If you go directly to the first long sheet, it is titled "Memorandum to Cabinet", dated March 22, 1985.

These documents were circulated to some members of the committee on Tuesday.

Do you recognize the document dated March 22; do you know whether or not that document actually went to Cabinet; and was CPC involved in the preparation of that?

Mr. Huntington: I think I should draw to the attention of the Chair that this draft document was also marked "Secret".

I am amazed you would have it.

Mr. Angus: We have had those kinds of documents from time to time in this House.

The Chairman: It might be an interesting question to put to a prospective witness as to where the documents came from, which I am sure will be put if the right witness comes here. There is a difference of opinion as to who the right witness may be; but I guess we can assume, in view of your comment, Mr. Huntington, that it did not come from you or Mr. de Belleval.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I do not think it is even fair to suggest that. It showed up. There are two submission documents in there.

• 1730

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I can take these one at a time. I believe the document of March 22 was a draft Cabinet document prepared by the staff at Canada Ports Corporation.

[Traduction]

operating cost so that the losses are as small as possible. In fact, we did quite a good job. For instance, this year, we even managed to make a profit in Churchill with a shipment of about 500,000 or 600,000 tonnes of grain. So, as long as we are able to keep our financial reserves to operate the port, we will do it. However, if some day we did not have any financial reserves left to operate the port because the deficit would be too high, we would ask the Transport Minister to give us the money to keep operating it.

Mr. Robichaud: But the port operates only because the Minister wants it.

Mr. de Belleval: Up to now, the government wants to keep that port open.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I would simply like to draw a parallel between the Port of Churchill and the CN workshop in Moncton. The people in Moncton are not as lucky.

Le président: Très bien, vous avez raison; mais c'est une société différente. D'un côté, il y a le CN et de l'autre côté, la SCP. Une très bonne question, monsieur Robichaud.

Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, je vais demander à mon collègue de vous prêter un document pour quelques minutes. J'aimerais savoir ce qui est arrivé à ces divers documents. La première longue feuille est intitulée «Mémoire au Cabinet» et datée du 22 mars 1985.

Ces documents ont été remis à certains des membres du Comité mardi.

Reconnaissez-vous ce document en date du 22 mars; savez-vous si le Cabinet a effectivement été saisi de ce document; et la SCP a-t-elle participé à la préparation de ce document?

M. Huntington: Je crois de mon devoir d'attirer l'attention de la présidence sur le fait que ce document porte également la mention «secret».

Qu'il soit en votre possession me surprend.

M. Angus: Nous recevons ce genre de documents de temps en temps à la Chambre.

Le président: Il pourrait être intéressant de demander à un témoin d'où viennent ces documents à condition que le bon témoin soit présent. Il y a divergence d'opinions quant à l'identité de ce témoin. Vu votre réaction, monsieur Huntington, nous pouvons supposer que ce document n'a été communiqué ni par vous ni par M. de Belleval.

M. Angus: Monsieur le président, le simple fait d'émettre une telle hypothèse est injuste. Ce document a fait surface. Il y a deux mémoires.

M. Huntington: Monsieur le président, je vais les prendre l'un après l'autre. Je crois que le document du 22 mars

[Text]

Mr. Angus: Do you mean it never went outside Canada Ports Corporation?

Mr. Huntington: I cannot say that it never went outside, because often, in the drafting of a Cabinet document, you will involve other agencies and staff—

Mr. Angus: Now, let me clarify what I was asking.

Mr. Huntington: It was not submitted.

Mr. Angus: Okay. Let us discuss the second one, the one dated August 13. First of all, was that a draft, or was that a final, or was it identical to a final? Did it in fact go to Cabinet, to the best of your knowledge?

Mr. Huntington: This was a draft document.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I want to raise a point of order, please.

Mr. Huntington: These documents are secret, Mr. Chairman, and they are secret for a good reason.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, my point of order, please—

Mr. Huntington: They are draft—excuse me.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I have a point of order.

The Chairman: Yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I question the fact that mentioned that it is a memorandum to Cabinet and marked "Secret". Does this committee have any guarantee that these are, in fact, original documents, signed by the originator? If we can, indeed, consider these documents, should the witnesses be compelled . . . ? May we enter it as evidence in the committee? I would ask you for your ruling on it.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on that point of order, the documents were circulated to members on Tuesday. There was no motion to accept them as exhibits.

The Chairman: Absolutely.

Mr. Angus: They are there as information that members happen to have. Because they were in circulation, I felt it was important to determine what they really were. Were they, in fact, Cabinet submissions or were they, as Mr. Huntington is suggesting, drafts? Part of what we are trying to determine is the time line for the decision-making process. I did not want to assume that these were what went to Cabinet.

The Chairman: The Chair assumed this problem might come along. I must say, Mr. Fulton, you did circulate these to members Tuesday, and I appreciate that. The Chair has looked at these documents. I guess the difficulty that the Chair has is that, with the proper questions, you can get everything out of the witness that is in the document, as far as the document goes.

[Translation]

correspond à un projet de document du Cabinet préparé par le personnel de la Société canadienne des ports.

M. Angus: Voulez-vous dire qu'il est toujours resté à la Société canadienne des ports?

M. Huntington: Je ne peux pas dire qu'il y est toujours resté car, souvent, lorsqu'un document du Cabinet est rédigé, il y a participation d'autres organismes et d'autres personnes . . .

M. Angus: Permettez-moi de préciser ma question.

M. Huntington: Ce document n'a pas été soumis au Cabinet.

M. Angus: Très bien. Passons au deuxième, celui en date du 13 août. Premièrement, s'agissait-il d'un simple projet, ou d'une version définitive ou était-ce identique à une version définitive? Ce document a-t-il été, à votre connaissance, communiqué effectivement au Cabinet?

M. Huntington: C'est un projet de document.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'invoque le Règlement, s'il vous plaît.

M. Huntington: Ces documents sont secrets, monsieur le président, et ils sont secrets pour une bonne raison.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, mon rappel au Règlement, s'il vous plaît . . .

M. Huntington: Ce sont des projets—excusez-moi.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'invoque le Règlement.

Le président: Oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il s'agit d'un mémoire au Cabinet qui porte la mention «secret». Notre comité a-t-il une garantie qu'en réalité il s'agit de documents originaux signés par leur auteur? Si nous pouvons vraiment déposer ces documents au dossier, les témoins devraient-ils être obligés . . . ? Peut-on les verser au compte rendu du comité? J'aimerais entendre votre décision à ce sujet.

M. Angus: Monsieur le président, ces documents ont été distribués aux députés mardi. Aucune motion visant à les faire verser au dossier n'a été proposée.

Le président: Absolument.

M. Angus: Il s'agit simplement de renseignements en la possession de députés. Étant donné qu'ils existaient, j'ai pensé qu'il était important de déterminer ce qu'ils étaient vraiment. S'agit-il en réalité de documents du Cabinet ou s'agit-il, comme M. Huntington l'a suggéré, de simples projets de documents du Cabinet? Notre but est de déterminer comment se déroule le processus de prise de décision. Je n'ai jamais dit que ces documents avaient été communiqués au Cabinet.

Le président: La présidence avait prévu ce problème. Je dois dire, monsieur Fulton, que vous avez distribué ces documents aux députés mardi et je vous en remercie. La présidence a étudié ces documents. La difficulté de la présidence est la suivante: en posant les questions appropriées, vous pouvez demander au témoin tout ce que vous voulez sur ce document.

[Texte]

Now, we do not know if there is another draft that superseded these documents or what the status is. But Mr. Huntington has reminded the Chair, in a very subtle way, that these were secret documents. Perhaps they are—they are just copies or whatever they are. But certainly as an old lawyer, I would think, if I were sitting where Mr. Angus or Mr. Fulton was, Mr. Gray, in terms of your point—I think you have a good point. They could go through the narrative of the document and put the direct questions in the narrative to Mr. Huntington, or to Mr. de Belleval. They could get the response to establish that this was the thinking of either the CPC, or whatever else they could establish from what they know. That could take several hours. That is the dilemma the Chair is in.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just to add information, for the purposes of your ruling, it is not my intention at this time to get into the contents of the two draft Cabinet documents. I do not plan on going through these point by point, raising the information that is in there in a public way. I want to just verify the information and then move on to other documents, which are of a different nature, to determine what they are.

The Chairman: I guess the thing—

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I would like to be able to help you by just answering that last question that was put.

The Chairman: I guess the dilemma also, as the clerk has quite properly pointed out, is that this is a memorandum to Cabinet. I do not really know if you people are the ones who can establish the credibility of the document.

Mr. Huntington: I am utterly amazed that a parliamentary committee would be bringing these to the public interest. I would think you should move your meeting to an in camera session.

The Chairman: Mr. Huntington, I am at some difficulty here, because, quite frankly, if someone used . . . There are brown envelopes circulated all over the place . . . to some people who are in opposition. We have brown envelopes. If you ask a Minister a question on a brown envelope, and it may be a Cabinet document in a brown envelope . . . if they ask a question based on the facts in the brown envelope, notwithstanding that it has a secret memorandum that should not be seen by the eyes of anybody, then the Minister has to respond to the factual question, which corroborates the document.

• 1735

This is what I think is a fairly general legal interpretation of the dilemma we are confronted with. As I say, I think Mr. Angus and Mr. Fulton could go through this, even though it comes from some place and they should not have it. But the fact is they have a document that says something. By individual questions to you, without any reference to the document, but reading from it, they can put the direct question to you about the information in paragraph 1, paragraph 2, paragraph 3, and if you knew anything about it, you would have to answer, and if you did not know anything about it, you

[Traduction]

Or, nous ne savons pas si une autre version a remplacé ces documents ou quel est maintenant leur statut. M. Huntington a fait remarquer à la présidence, d'une manière très subtile, que ces documents étaient secrets. C'est possible—il s'agit simplement de copies. Mais, en tant qu'avocat chevronné, j'aurais tendance à penser, si j'étais à la place de M. Angus ou de M. Fulton, monsieur Gray, pour ce qui est de votre rappel au Règlement—que votre argument est très valable. Ils pourraient poser des questions directes à partir du texte de ce document à M. Huntington ou à M. de Belleval. Ils pourraient obtenir une réponse leur permettant d'établir que c'était la pensée soit de la SCP soit de qui que ce soit d'autre. Cela pourrait prendre des heures. C'est le problème qui se pose à la présidence.

M. Angus: Monsieur le président, pour vous aider dans votre décision, permettez-moi d'ajouter que mon intention pour le moment n'est pas d'entrer dans le détail de ces deux projets de documents du Cabinet pour en rendre public le contenu. Je tiens simplement à faire une vérification puis à passer à d'autres documents de nature différente pour en déterminer le statut.

Le président: Je crois que . . .

M. Huntington: Monsieur le président, j'aimerais pouvoir vous aider en répondant simplement à cette dernière question.

Le président: L'autre problème, comme le greffier vient de me le signaler de manière tout à fait appropriée, est qu'il s'agit d'un mémoire au Cabinet. Je me demande si vous êtes vraiment en mesure d'établir la crédibilité de ce document.

M. Huntington: Je suis absolument stupéfait qu'un comité parlementaire aborde de telles questions en public. Vous devriez, à mon avis, prononcer le huis clos.

Le président: Monsieur Huntington, cela me pose un problème car, pour être honnête, si quelqu'un utilisait . . . Il y a des enveloppes brunes qui traînent un peu partout ici . . . qui finissent par se retrouver sur les bureaux de l'opposition. Il y a des enveloppes brunes. Si on pose une question à un ministre au sujet d'une enveloppe brune, et une enveloppe brune peut contenir un document du Cabinet . . . s'il pose une question fondée sur les faits contenus dans une enveloppe brune, nonobstant le fait qu'il s'agit d'un mémoire secret qui n'aurait dû être vu de personne, le ministre doit répondre à la question qui cherche à établir la crédibilité du document.

Je crois que cela résume d'une manière assez juste, légalement parlant, le problème qui se pose à nous. Comme je l'ai déjà dit, j'estime que M. Angus et M. Fulton peuvent le faire même si ce document vient d'un certain endroit et qu'ils ne devraient pas l'avoir. Il reste qu'ils ont un document qui dit quelque chose. En vous posant des questions particulières, sans se référer au document, mais en le lisant, ils peuvent vous poser des questions directes au sujet des renseignements contenus au paragraphe 1, au paragraphe 2, au paragraphe 3 et si vous savez quelque chose, il vous faut répondre, et si vous ne savez rien, vous n'avez pas à répondre même s'ils fondent

[Text]

would not have to answer, even though they were using the base of their questions in something they should not be.

That is the dilemma of the Chair. Quite frankly, I think they are in order, Mr. Gray. I do not mind if it takes three or four hours. Mr. Angus says he does not even want to do that.

This may be a legal interpretation; because I was a lawyer. It is the same as admissibility of evidence; that evidence is inadmissible in court. You may not be able to confront the character with the inadmissible statement, but you use the information of the statement to put the direct question and thereby get the information. It is that type of situation.

Even though I agree with Mr. Huntington, I would like to know who released all these documents. We may find that out.

Mr. Huntington: I think you should know who released the documents of this nature.

The Chairman: You are a very experienced ex-parliamentarian and a very experienced person now. As I say, part of the dilemma is that you may not agree with anything in these documents, because you never prepared them. But certainly they can use the information to put direct questions to you, with which you may agree or you may disagree, separate and apart from the fact that they should not have the information. We can pretend they dreamed it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Just to finish the point I was trying to make, and in reference to what Mr. Angus said, I do not put into question the validity or non-validity of the documents. Going back to Tuesday, after having had time to think about it... and I am not trying to hide anything, but I would question that if I come in, or any other member of the committee comes in, without a signed document, then we automatically... and I think probably a mistake we made at our original meetings on Tuesday was we assumed this to be the God's truth. I do not think we can do that. If the gentleman who introduced this to the committee, in camera or not in camera, names his sources, where he got it from, then it can be accepted as being completely legal and admissible evidence.

The Chairman: That was one reason the Chair was not going to accept these documents on Tuesday. We could have had this debate then, if there had been a motion to append them to evidence as Cabinet documents. They are a piece of paper, as far as I am concerned. There is no authority to them whatsoever. They are not signed. They are photostatic copies that could have been typed in anybody's office. That is part of the point. But the information therein just may coincide with a Cabinet document that is relevant to this hearing; and if pertinent questions are put to the witnesses on the basis of information on these pieces of paper, I believe the witnesses have to answer the questions. But by doing that, you do not establish the authenticity of this Cabinet document. It is just

[Translation]

leurs questions sur quelque chose qui ne devrait pas savoir à cet effet.

C'est le problème qui se pose à la présidence. En toute honnêteté, je crois que rien ne s'oppose à ce qu'ils posent ces questions, monsieur Gray. Peu importe que cela prenne trois ou quatre heures. M. Angus nous dit qu'il ne veut même pas faire cela.

C'est une question d'interprétation; j'ai été avocat. C'est la même chose que les preuves en matière juridique; certaines preuves peuvent ne pas être admissibles en cour. Vous pouvez ne pas produire un certain document pour confondre un prévenu, mais vous pouvez utiliser les renseignements contenus dans ce document pour poser vos questions et obtenir les renseignements que vous recherchez. C'est ce genre de situation.

Bien que je sois d'accord avec M. Huntington, j'aimerais savoir qui a divulgué ces documents. Nous parviendrons peut-être à le savoir.

M. Huntington: Vous devriez savoir qui divulgue les documents de ce genre.

Le président: Vous avez été longtemps parlementaire et vous avez beaucoup d'expérience. Je le répète, en partie, le problème est le suivant. Vous pouvez ne pas être d'accord avec le contenu de ces documents car vous ne les avez pas préparés. Mais il est certain qu'ils peuvent se servir de ces renseignements pour vous poser directement des questions que vous réfuterez ou que vous approuverez, ceci n'ayant rien à voir avec le fait qu'ils ne devraient pas avoir ces renseignements. Nous pouvons prétendre qu'ils les ont rêvés.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour en finir avec ce que j'essayais de dire, et en ce qui concerne les propos de M. Angus, je ne conteste pas la validité ou l'invalidité de ces documents. Revenant à mardi, ayant eu le temps d'y réfléchir... et je n'essaie pas de cacher quoi que ce soit, mais je me dis quand même que, si j'arrivais ou si un autre membre du comité arrivait avec un document signé, automatiquement nous... et je crois que l'erreur que nous avons faite lors de notre réunion de mardi a été de supposer que c'était la vérité vraie. Je ne pense pas que nous puissions le faire. Si le député qui a présenté ces documents au comité, à huis clos ou en public, veut bien nommer ses sources, dans ce cas ces documents pourront être acceptés et être considérés comme une preuve légale et admissible.

Le président: C'est une des raisons pour lesquelles la présidence n'a pas voulu accepter ces documents mardi. Nous aurions pu en débattre si une motion proposant de les annexer au compte rendu comme documents du Cabinet avait été proposée. En ce qui me concerne, ce sont de simples feuilles de papier. Elles ne représentent rien. Elles ne sont pas signées. Ce sont des photocopies qui ont pu être faites dans le bureau de n'importe qui. C'est un premier point. Il reste que les renseignements qu'ils contiennent peuvent coïncider avec un document du Cabinet pertinent dans le cadre de nos travaux; et si des questions pertinentes sont posées aux témoins sur la base des renseignements figurant sur ces feuilles de papier, je crois que les témoins doivent répondre aux questions. Vous

[*Texte*]

bringing in the back door what you cannot get through the front door.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order, on Tuesday my colleague brought forward a letter purportedly signed by Mr. Auger. He gave Mr. Auger a copy to verify that in fact it was the document that went from him, and—

The Chairman: It is a very poor analogy. In fact, analogy will kick you out of court, because Mr. Auger had prepared the document, and he signed it, and therefore you used it. You are going to lose your case about anything pretty soon if you keep that argument up, Mr. Angus. It is an entirely different situation.

Mr. Angus: Except that Mr. Auger wanted to see the document to verify that it was the final version Mr. Fulton was referring to.

All I am trying to do at this time is establish what these pieces of paper are.

An hon. member: We have established that.

Mr. Angus: For the first one we have established it was a draft document and it did not go to Cabinet.

• 1740

The Chairman: But, Mr. Angus, Mr. Huntington should rethink his answer, quite frankly. He does not know if this went to Cabinet. Mr. Huntington has no—

Mr. Angus: You do not know that.

The Chairman: Well, he does not either. He was not in Cabinet. That is the difference between the Auger letter—

Mr. Angus: Submitted. That is the difference. He said it was not submitted to Cabinet, because it would have to come from him.

The Chairman: He does not know. If you ask the direct questions, these witnesses, with some hint from the Chair, will certainly give you the proper answers. You are on a Cabinet document. Quite frankly, unless there is some narrative in the facts and statistics that lie within their purview as officials and officers of CPC that they can say is either correct or incorrect, that is as far as it goes. But to suggest that Mr. Huntington can...

I did not hear that question. I am glad we are on this point of order, because I would like Mr. Huntington to reflect on that answer if he said he knows that document went to Cabinet. That was a draft—

Mr. Huntington: I did not say that.

The Chairman: I did not think you did. You were quite properly upset that these secret—

[*Traduction*]

n'établissez pas pour autant alors l'authenticité de ce document du Cabinet. Il s'agit simplement de faire entrer par la porte de service ce que vous ne pouvez faire entrer par la porte principale.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Mardi, mon collègue a apporté une lettre apparemment signée par M. Auger. Il a donné à M. Auger une copie pour qu'il vérifie si en fait ce document émanait bien de lui, et...

Le président: C'est une très mauvaise analogie. En fait, c'est le genre d'analogie qui vous fait sortir plus rapidement du tribunal que vous n'y êtes entré car M. Auger avait préparé ce document, il l'avait signé, et par conséquent vous l'avez utilisé. Vous courez le risque de perdre tous vos atouts si vous continuez à vous servir de cet argument, monsieur Angus. C'est un cas totalement différent.

M. Angus: Sauf que M. Auger voulait voir ce document pour vérifier s'il s'agissait de la version finale dont parlait M. Fulton.

Tout ce que j'essaie de faire pour le moment est d'établir ce que sont ces feuilles de papier.

Une voix: Nous l'avons déjà établi.

M. Angus: Pour la première, nous avons établi qu'il s'agissait d'un projet de document et qu'il n'a pas été communiqué au Cabinet.

Le président: Il reste, monsieur Angus, que M. Huntington devait reformuler sa réponse, en toute honnêteté. Il ne sait pas si ce document a été communiqué au Cabinet. M. Huntington n'a pas...

M. Angus: Vous ne le savez pas.

Le président: Lui non plus. Il n'était pas au Cabinet. C'est toute la différence entre la lettre d'Auger...

M. Angus: Soumise. C'est toute la différence. Il a dit qu'elle n'avait pas été soumise au Cabinet car elle aurait dû venir de lui.

Le président: Il ne sait pas. Si vous poser directement vos questions, ces témoins, avec l'aide de la présidence, vous donneront certes les réponses appropriées. C'est un document du Cabinet. En toute honnêteté, à moins qu'il ne contienne des faits et des chiffres ayant un rapport avec leur qualité de représentants de la SCP, ils peuvent vous dire s'ils sont corrects ou incorrects, un point c'est tout. Suggérer que M. Huntington peut...

Je n'ai pas entendu cette question. Je suis heureux qu'il s'agisse toujours de ce rappel au Règlement, car j'aimerais que M. Huntington réfléchisse à sa réponse quand il nous a dit savoir que ce document avait été communiqué au Cabinet. C'était un simple projet...

M. Huntington: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le président: Non, bien entendu. Vous étiez indigné, à juste titre, de voir que ces documents secrets...

[Text]

Mr. Huntington: I am very upset that there are secret documents in public and not in camera. I think you have a real problem, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not have a problem if you answer the questions properly.

Mr. Huntington: Well, you want to lead the witness.

The Chairman: I do not have to lead you. We could have a vote; we could have a motion. Let us say we had a motion from Mr. Gray because he does not like my suggested ruling to say that no reference can be made to these documents, and that because there are four government members and two opposition members the motion carries. Then I would suggest, with no reference to the document, that it is secret or that it is a Cabinet memorandum, that it was on March 22. The two opposition members, as I would do if I were in opposition, would go down through the piece of paper and ask direct questions to you and go through that mythology and charade. If you knew the answer to the direct question, you would have to give it, separate and apart from Cabinet.

Mr. Huntington: I understand that process completely, Mr. Chairman. But the fact is that I was given copies of documents here, draft or otherwise, marked secret. You are asking me not to be offended with the fact that secret documents are being circulated by Members of Parliament in a meeting that is not in camera.

The Chairman: Except for the in camera bit. That is a little different. Of course you should be irritated. Perhaps some of the people in Cabinet are irritated.

Mr. Huntington: [*Inaudible—Editor*] might be irritated, too, right?

The Chairman: But we know there are imperfections in the system.

Anyway, here we are. Mr. Gray has raised a point of order.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, perhaps it would be much clearer if the hon. Members of Parliament who introduced these papers, not documents—

The Chairman: Pieces of paper.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If they name their source, we can continue perhaps—and I ask your guidance on it—and if they do not name their source, they continue and ask questions as any other hon. member would.

Mr. Angus: Mr. Chairman, quite frankly, I cannot tell you the source of these documents. I do not know who put them in whatever vessel, from whatever building, to send it to whatever location—

The Chairman: We do not even know what they purport to be.

[Translation]

M. Huntington: Je suis indigné que ces documents secrets fassent l'objet d'un débat public et non pas à huis clos. Je crois, monsieur le président, que vous avez un problème.

Le président: Je n'ai pas de problème si vous répondez correctement aux questions.

M. Huntington: Vous voulez influencer les témoins.

Le président: Je n'ai pas à vous influencer. Nous pourrions voter; nous pourrions proposer une motion. Supposons qu'une motion soit proposée par M. Gray, parce qu'il n'aime pas l'indécision, disant qu'aucune référence à ces documents ne peut être faite, et que, parce qu'il y a quatre députés du gouvernement et deux députés de l'opposition, la motion soit adoptée. Je suggérerais alors, sans me référer au document, que c'est un document secret ou que c'est un mémoire au Cabinet daté du 22 mars. Les deux membres de l'opposition, tout comme je le ferais moi-même si j'étais dans l'opposition, parcoureraient cette feuille de papier et vous poseraient des questions directes et perpétueraient cette mascarade et cette énigme. Au cas où vous connaîtriez la réponse à cette question directe, il vous faudrait la donner sans tenir compte du statut de ce document.

M. Huntington: Je comprends tout à fait, monsieur le président. Il reste qu'on m'a donné des copies de documents, qu'il s'agisse de simples projets ou de versions définitives, portant la mention secrète. Vous me demandez de ne pas m'offusquer du fait que des documents secrets sont diffusés par des députés lors d'une réunion qui n'est pas tenue à huis clos.

Le président: À part cette question du huis clos, c'est un peu différent. Il est normal que vous soyez irrité. Il est possible que certains membres du Cabinet soient irrités.

M. Huntington: [*Inaudible—Éditeur*] pourrait être irrité également, n'est-ce pas?

Le président: Nous savons que le système n'est pas parfait.

Quoi qu'il en soit, nous en sommes là. M. Gray a invoqué le Règlement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, les choses seraient peut-être plus claires si les députés qui ont soumis ces feuilles de papier, non pas ces documents...

Le président: Ces feuilles de papier.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): S'ils nomment leurs sources, nous pouvons peut-être continuer—et je vous demande de m'éclairer à ce sujet—s'ils ne nomment pas leurs sources, ils continuent à poser leurs questions tout comme tout autre député le ferait.

M. Angus: Monsieur le président, en toute honnêteté, je ne peux vous citer la source de ces documents. Je ne sais qui les a mis dans une enveloppe quelconque, dans je ne sais quel bâtiment, pour les envoyer je ne sais où...

Le président: Nous ne savons même pas dans quel but.

[Texte]

Mr. Angus: That is right. Actually, that is all I am trying to do. We know the first one; it was a draft that was not submitted. If Mr. Huntington can tell us if the August 13 one was a draft or identical to a submission, we can get on with other matters.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, if I anonymously circulate a document to the Transport committee saying that I am a "go-go" girl in Hull on the weekends, are we going to accept that as admissible evidence in front of our committee?

The Chairman: To begin with, I do not know what port you were "go-going" in. If it were a Cabinet document that said that, separate and apart from Cabinet confidentiality, if you or a witness who knew the information were asked the direct question, the Chair would have to let you answer it. We have pieces of paper... I can understand, especially from Mr. Huntington's history as a Cabinet Minister, that he is irritated. But he also knows that Cabinet documents get out. My dilemma is that—

Mr. Huntington: No, I do not know that, sir. I do not know that Cabinet documents get out.

The Chairman: Well, they certainly do, and they have. Now, let us not be blind to political judicial knowledge here.

The point is that, if we can proceed, the Chair will be a little stricter. If the question is proper, the witness can... The fact of the matter is that, in terms of saying this is a Cabinet document or not, I have no way of knowing that. You do not know it. The only person who can testify to that would be someone from Cabinet. Mr. Huntington is not from Cabinet; Mr. de Belleval is not from Cabinet. But again, if you ask questions on the narrative of the thing, those questions are going to allowed. But if you are asking Mr. Huntington if that is a Cabinet document, I am not going to let that question go.

• 1745

Mr. Angus: Okay. Let me then ask Mr. Huntington this: was there a submission to Cabinet on or about August 13, 1985?

The Chairman: You should be able to answer that. The question is about a Cabinet submission. Who prepared it? Was it from CPC to Cabinet?

Mr. Angus: Yes, from CPC. Or did they participate in the preparation and reviewing of a Cabinet document on or around August 13, 1985?

Mr. Huntington: I would not know if there was a submission to Cabinet. Any document that would come forward from Canada Ports Corporation under the signature of the chairman would go to the Minister.

Mr. Angus: Okay. Then on or around August 1985 was there a submission from Canada Ports Corporation to the Minister of Transport regarding Ridley Terminals?

[Traduction]

M. Angus: Exactement. En réalité c'est tout ce que je sais de déterminer. Nous connaissons le premier; c'est un projet qui n'a pas été soumis. Si M. Huntington peut nous dire que celui du 13 août était un projet ou un document identique à une soumission, nous pourrions alors passer aux autres questions.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, si je transmets anonymement un document au Comité des transports disant que je joue les «gogo-girls» à Hull pendant les weekend, allons-nous accepter cela comme une preuve admissible devant notre comité?

Le président: Pour commencer, je ne saurais dans quel port vous jouiez les «gogo-girls». Si c'était un document du Cabinet qui le disait, mis à part la question du caractère confidentiel d'un tel document, si vous ou un témoin connaissant ce renseignement vous voyez poser la question directement, la présidence se devrait de vous laisser répondre. Nous avons des feuilles de papier... Je peux comprendre, tout particulièrement de la part de M. Huntington en tant qu'ancien ministre du Cabinet, qu'il soit irrité. Mais il sait également que certains documents du Cabinet finissent toujours par sortir. Mon problème est que...

M. Huntington: Non, je ne le sais pas, monsieur. Je ne sais pas que des documents du Cabinet finissent par sortir.

Le président: C'est certain et c'est une réalité. Ne jouons pas les aveugles devant la réalité politique.

Si nous pouvons avancer, dorénavant la présidence sera un peu plus stricte. Si la question est appropriée, le témoin peut... il m'est impossible de savoir s'il s'agit ou non d'un document du Cabinet. Vous ne le savez pas. La seule personne pouvant en témoigner serait un membre du Cabinet. M. Huntington n'est pas membre du Cabinet; M. de Belleval n'est pas membre du Cabinet. Encore une fois, si vous posez des questions concernant le contenu de cette chose, je vous permettrais de les poser. Mais si vous demandez à M. Huntington s'il s'agit d'un document du Cabinet, je ne vous le permettrais pas.

M. Angus: D'accord. Je vais poser cette question à M. Huntington: est-ce qu'un document a été déposé auprès du Cabinet le 13 août 1985 ou aux alentours de cette date?

Le président: Vous devriez pouvoir répondre. On vous demande si un document a été déposé auprès du Cabinet. Qui l'a préparé? S'agissait-il d'un document adressé au Cabinet par la Société des ports?

M. Angus: Oui, la Société des ports. Ou bien ont-ils participé à l'étude d'un document du Cabinet le 13 août 1985 ou aux alentours de cette date?

M. Huntington: Je ne sais pas s'il y a eu intervention auprès du Cabinet. Tout document présenté par la Société canadienne des ports et signé par le président devrait aller directement au Ministre.

M. Angus: D'accord. Dans ce cas, en août 1985 ou aux alentours de cette date, est-ce que la Société canadienne des

[Text]

Mr. Huntington: Yes, there was.

Mr. Angus: What was the date of that presentation, or what was the date on the—

Mr. Huntington: You said “on or about”, and I said “Yes, there was”.

Mr. Angus: So around some time in August 1985.

Mr. Huntington: That is what you said.

Mr. Angus: Could it have been dated August 13, 1985?

Mr. Huntington: It might have been.

Mr. Angus: Well, it is a minor point.

Mr. Huntington, the next grouping of material in that package, if you go to the first short page—

Mr. Reid: Mr. Chairman, I would like to return to that point of order. I felt that your ruling in the end was acceptable. I was going to ask whether or not these materials were obtained under the proceedings of the Access to Information Act. I assume that they were not. So there cannot, with all due respect, be a reference to such things as “that package” or “this letter” or “that paper”. I submit that the member is going to have to ask a question with the background knowledge he might have through the availability of these papers but not with reference to them.

Mr. Angus: I just did that.

The Chairman: But you referred to page so-and-so . . .

I am going to allow direct questions to these witnesses if it is within their competence to answer them. We are not going to get into trying to establish in the back door what *Beauchesne's* clearly says you cannot do by the front door. You cannot do by the front door Privy Council documents, legal opinions, advice provided for the use of government, Cabinet documents and those documents which include a Privy Council confidence, and all those types of things. Mr. Reid is exactly right, and that was my basic ruling. I am not going to sit here and take pieces of paper, which look pretty authentic—and irritate people, quite understandably, if they are authentic—and establish that in effect page 1 . . . You ask the direct question for what you want from these witnesses and we will see if they have competence to answer.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I might have given an incorrect answer. I wonder if Mr. Angus would start again and rephrase.

Mr. Angus: Was there a submission of some kind, a report or a letter or what-have-you, going from Canada Ports Corporation to the Minister of Transport regarding Ridley Terminals on or around August 1985?

Mr. Huntington: No.

Mr. Angus: Was there a submission of that nature at any time during 1985?

[Translation]

ports a soumis un document au ministre des Transports au sujet de la *Ridley Terminals*?

M. Huntington: Oui, effectivement.

M. Angus: Est-ce que c'est bien la date de l'intervention ou bien la date . . .

M. Huntington: Vous avez dit «le ou aux alentours du» et je vous ai répondu «Oui, effectivement».

M. Angus: Par conséquent, aux environs d'août 1985.

M. Huntington: C'est ce que vous avez dit.

M. Angus: Est-ce qu'il aurait pu être daté du 13 août 1985?

M. Huntington: C'est possible.

M. Angus: De toute façon, c'est un détail mineur.

Monsieur Huntington, passons au groupe de documents suivant, de ce dossier, la première page courte . . .

M. Reid: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur cette question de Règlement. Il m'a semblé que votre décision à la fin était acceptable. J'allais demander si ces documents avaient été obtenus en vertu de la Loi d'accès à l'information. J'imagine que ce n'est pas le cas. Par conséquent, on ne peut pas parler de «ce dossier» ou «cette lettre» ou «cette feuille». Je pense que le député va devoir poser ses questions en se fondant sur ce qu'il a appris dans ces documents mais sans y faire référence.

M. Angus: C'est justement ce que je fais.

Le président: Mais vous avez fait référence à telle ou telle page.

J'allais vous autoriser à poser des questions directement aux témoins s'ils peuvent répondre. Nous n'avons pas l'intention de vous laissez prendre la porte de derrière quand le *Beauchesne* dit clairement que vous ne pouvez pas entrer par la porte de devant. Par la porte de devant, vous ne pouvez pas mentionner des documents du Conseil privé, des opinions juridiques, des conseils qui ont été préparés pour le gouvernement, des documents du Cabinet et les documents qui contiennent des secrets du Conseil privé, etc. M. Reid a parfaitement raison, c'est conforme à ma décision. Je n'ai pas l'intention d'attendre ici qu'on me passe des feuilles de papier qui semblent assez authentiques, et d'irriter les gens, ce qui est compréhensible si elles sont authentiques, et d'établir qu'en fait à la page un . . . Vous posez une question directe à ces témoins et nous verrons s'ils sont compétents pour y répondre.

M. Huntington: Monsieur le président, je vous ai peut-être donné une réponse inexacte. M. Angus pourrait-il reprendre sa question.

M. Angus: Est-ce qu'il y a eu une communication quelconque, un rapport, une lettre, quelque chose de ce genre, entre la Société canadienne des ports et le ministre des Transports au sujet de la *Ridley Terminals* vers le mois d'août 1985?

M. Huntington: Non.

M. Angus: Est-ce qu'il y a eu une intervention de cette nature au cours de 1985?

[Texte]

Mr. Huntington: Yes.

Mr. Angus: Could you tell us when that submission went in, and were there more than one?

Mr. Huntington: We are dealing with Cabinet documents, and I am out of my depth here because I know the seriousness of this issue.

Mr. Angus: I am not asking you what is in the Cabinet document; I am just asking—

The Chairman: It is what memorandum the CPC have provided to the Minister. Your question is getting onto what—

Mr. Angus: All I want to know, Mr. Chairman, is . . . Mr. Huntington has already said there was a submission—

The Chairman: Yes.

Mr. Angus: —during 1985. I would like to know if there was only one or were there more than one—

The Chairman: Okay.

Mr. Angus: —and, regardless of the number, the approximate date of submission.

• 1750

Mr. Huntington: There were two submissions to the Minister in 1985.

Mr. Angus: Do you have the information available to you to indicate when they went, when they were signed by the . . . ?

Mr. Huntington: Yes. To answer your question, we have the information available to us as to when they went. Yes, we have that.

Mr. Angus: Would you like to share it with us?

Mr. Huntington: No.

The Chairman: Share what with you?

Mr. Angus: We are being very careful about interpretation of language here.

The Chairman: No is no. That is a good answer.

Mr. Angus: I asked him whether he would like to and he said no.

The Chairman: I heard.

Mr. Angus: Will you give us the dates of those two submissions to the Minister?

Mr. Huntington: Mr. Chairman, can I have permission to bring Ms Aronovitch, counsel to the corporation, to the table to advise the corporate secretary of the corporation?

The Chairman: Yes, bring her up.

Mr. Fulton: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

[Traduction]

M. Huntington: Oui.

M. Angus: Dans ce cas, pouvez-vous nous donner la date de cette intervention et, le cas échéant, nous dire s'il y en a eu plusieurs?

M. Huntington: Il s'agit de documents du Cabinet, ce qui échappe à ma compétence car je sais à quel point c'est grave.

M. Angus: Je ne vous demande pas ce que contiennent ces documents du Cabinet, mais simplement . . .

Le président: Vous voulez savoir quels mémoires ont été envoyés par la Société des ports au Ministre. Votre question s'intéresse . . .

M. Angus: Monsieur le président, je veux seulement savoir si . . . M. Huntington a déjà dit qu'il y avait eu une communication . . .

Le président: Oui.

M. Angus: . . . dans le courant de 1985. J'aimerais savoir s'il y en a eu une ou plusieurs . . .

Le président: D'accord.

M. Angus: . . . et, indépendamment du nombre, leur date approximative.

M. Huntington: Deux communications sont parvenues au ministre en 1985.

M. Angus: Avez-vous les informations nécessaires pour nous dire à quel moment elles sont parties, et ont-elles été signées par . . . ?

M. Huntington: Oui. Nous savons à quelle date ces communications ont eu lieu. Effectivement, nous le savons.

M. Angus: Vous voulez nous en faire part?

M. Huntington: Non.

Le président: Nous faire part de quoi?

M. Angus: Nous devons faire très attention à la façon dont nous interprétons ce qui est dit.

Le président: Non, c'est non. C'est une bonne réponse.

M. Angus: Je lui ai demandé s'il voulait bien et il a répondu que non.

Le président: J'ai entendu.

M. Angus: Est-ce que vous avez l'intention de nous communiquer les dates de ces deux interventions auprès du ministre?

M. Huntington: Monsieur le président, me permettez-vous de demander à M^{me} Aronovitch, conseiller juridique auprès de la société, de s'approcher pour que le secrétaire de la société puisse la consulter?

Le président: Oui, faites-la venir.

M. Fulton: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Oui.

[Text]

Mr. Fulton: I am just wondering how long you intend to sit this evening so I can adjust my agenda. If we are not going to have any more questions I can go for dinner.

The Chairman: We are going to sit until 5.30 p.m. or 6 p.m. and we are scheduled to sit again at 7 p.m. There is supposed to be a vote. There may be a vote sometime now.

Mr. Angus: At 6.15 p.m. or 6.20 p.m.

The Chairman: So that will affect the time we reconvene, if it is necessary to reconvene.

Mr. Angus: I think it will be in terms of questions to come.

The Chairman: Anyway, you asked the question and you can proceed and the Chair will be a little more diligent. It is very clear, having perused *Beauchesne's*, that you are going to have real difficulty with the Chair. But you put your direct questions because when you get into the advice of the corporation to a Minister, this gets into a privileged area.

And if the chairman heard that and the president heard that, there should not be that much of a problem without having the instinctive irritation of some suggestion there might be some type of secret document.

Mr. Angus: Certainly dates cannot be secret, Mr. Chairman.

The Chairman: You have asked the initial questions which I think were in order. I do not think, Mr. Huntington, you heard the—

Mr. Huntington: No, I did not, Mr. Chairman. I am very sorry, sir.

The Chairman: You did not hear the *obiter dicta* from the Chair.

• 1755

Mr. Huntington: No, I did not, sir.

The Chairman: No. Well, if you had heard it and understood it, there should not—I do not anticipate that many problems in questions from Mr. Angus in this present round at all. While you were seeking advice from your legal counsel, the Chair has again reflected on *Beauchesne's*, knowing there are some problems that could arise in this committee. The questions Mr. Angus has asked to date are I think proper, and you have answered. Now I think Mr. Angus wants to go a little further, and in terms of questions of advice of the corporation, of the chairman or the president to the Minister of Transport, those are in a privileged area.

Mr. Huntington: That is right, sir. Thank you. Now, if Mr. Angus understands that, we are fine.

Mr. Angus: Mr. Chairman, to Mr. Huntington, surely you are not suggesting that the dates of submissions from Canada Ports Corporation to the Minister of Transport are privileged information.

[Translation]

M. Fulton: Je me demande jusqu'à quand vous avez l'intention de prolonger la séance, pour que je puisse m'organiser. S'il n'y a pas d'autres questions, je pourrais peut-être aller souper.

Le président: Nous allons siéger jusqu'à 17h30 ou 18 heures, et reprendre à 19 heures. Il doit y avoir un vote, peut-être d'ici peu de temps.

M. Angus: Vers 18h15 ou 18h20.

Le président: Il faudra peut-être modifier l'heure de la reprise, si toutefois il est nécessaire de reprendre la séance.

M. Angus: Probablement, étant donné que d'autres questions vont surgir.

Le président: De toute façon, vous avez posé une question, vous pouvez continuer. Le président a l'intention de surveiller les choses d'un peu plus près. Il est évident, d'après le *Beauchesne* que je viens de consulter, que vous allez avoir des difficultés avec le président. Mais posez vos questions directement, car lorsque vous abordez la question des conseils dispensés par la société à un ministre, vous abordez un domaine réservé.

Si le président a entendu cela, si le président de la société l'a entendu également, ça ne devrait pas poser tellement de problèmes, et il est inutile d'envenimer les choses pour comprendre qu'il doit y avoir par-là un document secret.

M. Angus: Monsieur le président, je vois mal comment les dates pourraient être secrètes.

Le président: Vous avez déjà posé une question qui, je pense, était recevable. Monsieur Huntington, vous n'avez probablement pas entendu . . .

M. Huntington: Non, monsieur le président, excusez-moi. Je suis désolé.

Le président: Vous n'avez pas entendu la décision *obiter dicta* du président.

M. Huntington: Non, je n'ai pas entendu, monsieur.

Le président: Non. Eh bien, si vous aviez entendu et compris, vous ne devriez plus avoir tellement de problème avec les questions de M. Angus pendant ce tour. Pendant que vous écoutiez votre conseiller juridique, le président consultait le *Beauchesne* une fois de plus, bien conscient des problèmes qui pourraient se poser. Les questions que M. Angus vous a posées jusqu'à maintenant sont justifiées et vous y avez répondu. Cela dit, M. Angus veut aller plus loin, et en ce qui concerne les conseils dispensés au ministre des Transports par le président du conseil d'administration ou le président-directeur général; il s'agit là d'un domaine réservé.

M. Huntington: C'est exact, Monsieur. Merci. Maintenant, si M. Angus comprend cela, nous n'aurons plus de problème.

M. Angus: Monsieur le président, Monsieur Huntington, vous ne prétendez sûrement pas que les dates des interventions de la Société des ports auprès du ministre des Transports sont des informations confidentielles.

[Texte]

Mr. Huntington: I am suggesting that advice to me from counsel is that it is part of the privileged information.

Mr. Angus: Well, Mr. Chairman, I must object in the most strenuous terms. Surely, at the very least, this committee should be able to know when Canada Ports made recommendations to the Minister. I am not asking what the recommendation was but when it occurred, because that is essential to the whole question of why is it taking so long to start saving \$700,000 a month.

The Chairman: I agree.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: I agree. You have already answered the question.

Mr. Angus: No.

The Chairman: Well then, put the question again.

Mr. Angus: What were the dates in 1985 of the two submissions to the Minister of Transport from Canada Ports Corporation?

Mr. Huntington: Are you ordering me to answer that, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, if you know.

Mr. Huntington: One was in September 1985. I was wrong when I said there were two in 1985. There was only one.

Mr. Angus: In terms of 1986, were there any submissions from Canada Ports Corporation to the Minister of Transport regarding Ridley Terminals; and if so, how many?

Mr. Huntington: Mr. Chairman, are you ordering me to—

The Chairman: Yes.

Mr. Huntington: And does that include the dates?

The Chairman: If you know.

Mr. Huntington: Did he ask?

The Chairman: He did not ask you the dates.

Mr. Angus: I did not ask yet; I was going to.

Mr. Huntington: There was one submission in October 1986 on Ridley Terminals to the Minister.

Mr. Angus: In the same vein, in the year 1987, has there been a submission by Canada Ports to the Minister of Transport regarding Ridley Terminals?

Mr. Huntington: In 1987, Mr. Chairman . . . And do I have to give the date?

Mr. Angus: I would like the date, please.

The Chairman: If there has been one in 1987.

Mr. Huntington: In January 1987 a document was signed and forwarded to the Minister.

[Traduction]

M. Huntington: Effectivement, et notre conseiller juridique vient de me le confirmer, cela fait partie des informations confidentielles.

M. Angus: Eh bien, Monsieur le président, je ne saurais dire à quel point je m'élève contre cette position. Certainement, le moins qu'on puisse exiger de savoir, ce sont les dates des recommandations de Ports Canada au ministre. Je ne demande pas la nature de ces recommandations, mais quand elles ont été faites, car si nous voulons comprendre pourquoi il y a de tels délais quand il s'agit d'économiser \$700,000 par mois, c'est un renseignement crucial.

Le président: Je suis d'accord.

M. Angus: Merci.

Le président: Je suis d'accord. Vous avez déjà répondu à la question.

M. Angus: Non.

Le président: Dans ce cas, répétez la question.

M. Angus: À quelle date en 1985 les deux communications de la Société des ports sont-elles parvenues au ministre des Transports?

M. Huntington: Monsieur le président, est-ce que vous me donnez l'ordre de répondre à cela?

Le président: Oui, si vous le savez.

M. Huntington: Une des interventions a eu lieu en septembre 1985. Je me suis trompé lorsque j'ai dit qu'il y en avait eu deux en 1985. Il n'y en a eu qu'une seule.

M. Angus: Quant à 1986, est-ce que la Société canadienne des ports est intervenue auprès du ministre des Transports au sujet des terminaux Ridley? Dans ce cas, à combien de reprises?

M. Huntington: Monsieur le président, vous me donnez l'ordre . . .

Le président: Oui.

M. Huntington: Et cela comprends les dates?

Le président: Si vous le savez.

M. Huntington: Est-ce qu'il l'a demandé?

Le président: Il ne vous a pas demandé les dates.

M. Angus: Pas encore, mais j'allais le faire.

M. Huntington: Il y a eu une intervention auprès du ministre en octobre 1986 au sujet des terminaux Ridley.

M. Angus: Dans la même veine, en 1987, est-ce que la Société des ports est intervenue auprès du ministre des Transports au sujet des terminaux Ridley?

M. Huntington: En 1987, monsieur le président . . . faut-il que je donne la date?

M. Angus: J'aimerais la date, s'il vous plaît.

Le président: S'il y en a une en 1987.

M. Huntington: En janvier 1987, un document a été signé et expédié au ministre.

[Text]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Huntington.

In the September 1985 document, without asking the content or the details of the document, was there a specific recommendation made by Canada Ports to the Minister of Transport regarding the financing of Ridley Terminals?

The Chairman: This gets into the area of difficulty again, Mr. Angus. We know there has been a submission. What type of advice it was is getting into the privileged area.

Mr. Angus: No, I just—

The Chairman: No, it is.

Mr. Angus: I was not asking what the advice was—

The Chairman: You asked if there was specific—

Mr. Angus: I was asking was there advice.

The Chairman: Yes, there was something submitted. That is all we know, and that is all we can find out in this forum. You know something was submitted. It may have been on a multitude of things. This gets into definitely the area of advice, which they are supposed to do—to advise government—and this is definitely in the privileged area.

Mr. Angus: Okay. Then let me try this, Mr. Chairman. Between September of 1985 and October of 1986, did you receive a response to the September 1985 submission from the Minister of Transport; and if so, during what month?

• 1800

Mr. Huntington: Not that I can remember.

Mr. Angus: Between October 1986 and January 1987, did you receive a response from the Minister of Transport to your submission of October 1986?

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I answered that previously. There was a response, and the board passed a resolution in response to that communication from the Minister.

Mr. Angus: What was the date of that, again? You did give it before.

Mr. Huntington: That was a December 2 resolution of the board in response to a communication from the Minister.

Mr. Angus: Are you able and willing to provide us with a copy of that December 2 resolution of the board?

The Chairman: He may be willing, but he may not be able, as far as the Chair is concerned, because is this not advice to the Minister?

Mr. Angus: It would depend on the wording of the resolution.

[Translation]

M. Angus: Merci, Monsieur Huntington.

Dans le document de septembre 1985, sans vous demander la teneur ou les détails du document, est-ce que Ports Canada formulait des recommandations spécifiques à l'intention du ministre des Transports au sujet du financement des terminaux Ridley?

Le président: Monsieur Angus, encore une fois, nous allons avoir des problèmes. Nous savons qu'il y a eu une communication. Son contenu est confidentiel.

M. Angus: Non, je veux seulement . . .

Le président: Non, c'est confidentiel.

M. Angus: Ce n'est pas la teneur des conseils . . .

Le président: Vous avez parlé de recommandations spécifiques . . .

M. Angus: J'ai demandé si la communication contenait des recommandations.

Le président: Oui, puisque quelque chose a été soumis. C'est tout ce que nous savons, et pour l'instant, c'est tout ce que nous pouvons découvrir. Vous savez que quelque chose a été soumis. Cela pourrait porter sur une multitude de choses. Il s'agit de recommandations de cet organisme, c'est d'ailleurs son rôle, puisqu'il est là pour conseiller le gouvernement, et c'est confidentiel.

M. Angus: D'accord. Dans ce cas, je vais prendre les choses différemment, monsieur le président. Entre septembre 1985 et octobre 1986, avez-vous reçu une réponse à l'intervention de septembre 1985 auprès du ministre des Transports, et si oui, au cours de quel mois?

M. Huntington: Je ne m'en souviens pas.

M. Angus: Entre octobre 1986 et janvier 1987, avez-vous reçu une réponse du ministre des Transports à votre intervention d'octobre 1986?

M. Huntington: Monsieur le président, j'ai déjà répondu. Une réponse a été envoyée et le conseil d'administration a adopté une résolution en réponse à cette communication du ministre.

M. Angus: Voulez-vous nous rappeler la date, vous nous l'avez déjà dite.

M. Huntington: Le conseil a adopté une résolution le 2 décembre en réponse à une communication du ministre.

M. Angus: Êtes-vous en mesure et acceptez-vous de nous communiquer un exemplaire de cette résolution du 2 décembre?

Le président: Il accepterait peut-être de le faire, mais cela ne lui est peut-être pas possible. En effet, est-ce que cela ne fait pas partie des recommandations au ministre?

M. Angus: Cela dépend de l'énoncé de la résolution.

[Texte]

Mr. Huntington: It is in the nature of advice to the Minister. It is in the nature of a response to the Minister's letter, and it does involve matters of commercial confidentiality.

The Chairman: Then it is out of order. That is very definitely, for another reason, in a privileged area.

Mr. Angus: A final question. It is my understanding that in April 1985 Treasury Board requested the Minister of Transport to make recommendations to Cabinet on the resolution of these issues, the Ridley Terminals financial situation, within the next three months. Were you or any other members of the board or staff of Canada Ports contacted by the Minister's office between April 1985—

The Chairman: You are not asking a direct question.

Mr. Angus: —and July 1985?

The Chairman: The initial part of your question is totally out of order. It is not within the competence of these witnesses to start talking about Treasury Board. You mentioned that as your preamble, and then you came around to about whether there have been consultations or communications between Mr. Huntington, the chairman, and/or the Minister about perhaps a multitude of things.

The question is out of order. This witness is not competent to talk about what Treasury Board has done. This is the difficulty we are in. Some of these questions may come from the Minister, Mr. Angus.

Mr. Angus: Let me rephrase it. During May, June, and July 1985, were you, Mr. Huntington, contacted by the Minister in order to prepare a response for him to a Treasury Board request?

The Chairman: No.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I think it is in Mr. Huntington's competence, because if a Minister of Transport called the chairman—

The Chairman: He can certainly tell you if he had . . . if the Chair is going to allow you to put a question whether, in effect, Mr. Huntington had consultations or communications with the Minister . . . what they were about or what the reasons were for is not proper.

Mr. Angus: Okay. During May, June, and July 1985, did the Minister of Transport or his staff contact you to discuss Ridley Terminals vis-à-vis the financial situation?

The Chairman: That is the same question.

Mr. Angus: It is not. I never mentioned Treasury Board.

The Chairman: No, not that time. But the reason why gives part of the answer, and therefore this is part of the advice. So the question that is proper is were there communications or consultations between Mr. Huntington and the Minister?

Mr. Angus: Fair enough. That is my question.

[Traduction]

M. Huntington: Cela fait partie des recommandations au ministre. Cela entre dans la réponse à la lettre du ministre et cela met en cause des éléments qui sont confidentiels pour des raisons commerciales.

Le président: Dans ce cas, c'est irrecevable. Autrement dit, pour une autre raison, c'est tout à fait confidentiel.

M. Angus: Une dernière question. Je crois comprendre qu'en avril 1985, le Conseil du Trésor a demandé au ministre des Transports de faire des recommandations au Cabinet sur ces problèmes, la situation financière des terminaux Ridley, et de le faire dans les trois mois. Est-ce que le bureau du ministre vous a contacté, ou d'autres membres du conseil ou du personnel de Ports Canada, entre avril 1985 . . .

Le président: Vous ne posez pas une question directe.

M. Angus: . . . et juillet 1985?

Le président: La première partie de votre question est totalement irrecevable. Ce n'est pas à ces témoins de discuter du Conseil du Trésor. Vous l'avez dit dans votre préambule, puis vous en êtes venu ensuite aux consultations ou communications qui pourraient avoir existé entre M. Huntington, le président, et/ou le ministre au sujet d'une multitude de choses.

La question est irrecevable. Ce témoin n'est pas là pour discuter de ce qu'a fait le Conseil du Trésor. Voilà notre problème; monsieur Angus, peut-être que le ministre pourra répondre à une partie de ces questions.

M. Angus: Permettez-moi de la répéter. Au cours de mai, juin et juillet 1985, monsieur Huntington, avez-vous été contacté par le ministre et vous a-t-il demandé de préparer pour lui une réponse à la requête du Conseil du Trésor?

Le président: Non.

M. Angus: Monsieur le président, à mon avis, cela relève de M. Huntington, car si un ministre des Transports appelle le président . . .

Le président: Il peut certainement vous dire que s'il l'avait fait . . . si le président vous autorise à poser des questions et à demander à M. Huntington s'il a eu des consultations ou des communications avec le ministre . . . à quels sujets, et pour quelles raisons, tout cela est irrecevable.

M. Angus: D'accord. Au cours des mois de mai, juin et juillet 1985, est-ce que le ministre des Transports ou son personnel vous ont contacté pour discuter des terminaux Ridley et de leur situation financière?

Le président: C'est la même question.

M. Angus: Non. Je n'ai jamais parlé du Conseil du Trésor.

Le président: Non, pas à ce moment-là. Mais la raison est déjà une partie de la réponse et par conséquent, cela fait partie des recommandations. La seule question qui puisse être posée est celle de savoir s'il y a eu des communications ou des consultations entre M. Huntington et le ministre.

M. Angus: Parfait. C'est ce que je demande.

[Text]

The Chairman: There might have been and there might not have been. It might have been about the moon. It might have been about Expo. There might have been a thousand reasons why. I do not know.

• 1805

Mr. Huntington: Could I hear the question, please?

Mr. Angus: From April 25 to July 25, 1985, did the Minister of Transport or his staff or his officials contact you or anyone else at Canada Ports requesting information or work-up on the financial matters of Ridley Terminals?

The Chairman: No, that is the same question. Stop your question about was there any consultation or communication between him and the Minister in that period of time you are interested in. That question is proper if he knows the answer to it, and that is as far as it goes.

Mr. Huntington: My answer is not going to help or yield, but, yes, I was in contact with the Minister many times through that period.

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me argue to you on a point of order that the subject-matter—

The Chairman: I presume about Ports Canada business.

Mr. Angus: Okay, because of the way I had to phrase the question, but let me argue that I am not asking what the content of the discussions was; I am just asking the subject-matter and whether or not Mr. Huntington heard from the Minister of Transport or his officials about the financial matters of Ridley Terminals during that April 25 to July 25 period. I am not going to ask him what the Minister said to him or what he said to the Minister, just whether or not that contact was made on that issue.

This is like taking burrs or porcupine quills out of a dog.

The Chairman: I think it is a natural question that flows from the foundation Mr. Angus allowed. I do not know—you may have been talking about Expo, but was there any discussion about Ridley in any capacity?

Mr. Huntington: Yes, there were discussions between the Minister's staff and our staff and a discussion with me.

The Chairman: I think that is proper.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I think we are going to adjourn now, because I do not know how long that bell is going to ring. Until 6.30 p.m.?

Can we finish this before 6.30 p.m.?

Mr. Angus: No. I have a number of other things I would like to raise—

The Chairman: The Chair is in the hands of the members. The chairman and the president are here. We have slotted and I know you are prepared to be here tonight, and I think that would be the preferable course.

[Translation]

Le président: Il est possible qu'il y en ait eu, ou qu'il n'y en ait pas eu. Ils ont peut-être discuté de la lune. Ou peut-être de l'Expo. Les raisons possibles sont infinies. Je n'en sais rien.

M. Huntington: Pourriez-vous répéter la question, je vous prie?

M. Angus: Entre le 25 avril et le 25 juillet 1985, est-ce que le ministre des Transports ou ses collaborateurs ont pris contact avec vous-même ou avec un autre employé de Ports Canada pour vous demander des renseignements ou des explications sur la situation financière de *Ridley Terminals*?

Le président: Vous avez déjà posé cette question. Contentez-vous de demander s'il y a eu des consultations ou des communications entre lui et le ministre au cours de la période qui vous intéresse. Dans ce cas, la question est acceptable et il est tenu d'y répondre, dans la mesure où il le peut.

M. Huntington: Ma réponse ne vous servira pas à grand-chose mais je vous dirai qu'effectivement j'ai eu un grand nombre de contacts avec le ministre au cours de cette période.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de vous rappeler, en invoquant le Règlement, que l'objet . . .

Le président: Je suppose que cela concerne Ports Canada.

M. Angus: Bon. Cela tient à la façon dont je vais poser ma question. Toutefois, je vous fais remarquer que je ne pose pas de question sur la teneur des discussions qui ont eu lieu mais simplement sur leur objet. J'ai demandé à M. Huntington si le ministre des Transports ou ses collaborateurs lui avaient parlé de la situation financière de *Ridley Terminals* entre le 25 avril et le 25 juillet. Je n'ai pas l'intention de lui demander ce que le ministre lui a dit ni ce qu'il a dit au ministre; je veux simplement savoir sur quoi ont porté leurs discussions.

Je dois arracher chaque mot au témoin.

Le président: Je pense que poser ainsi, la question de M. Angus est toute naturelle. Je ne sais pas—vous parliez peut-être d'Expo, mais avez-vous mentionné à un moment donné la *Ridley*?

M. Huntington: Effectivement, il y a eu des discussions entre le personnel du ministre et notre personnel et moi-même.

Le président: La réponse convient.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Je pense que nous allons lever la séance car j'ignore pendant combien de temps la sonnerie va retentir. Jusqu'à 18h30?

Pouvons-nous finir ce débat avant 18h30?

M. Angus: Non. J'ai d'autres questions à soulever . . .

Le président: Je m'en remets à vous. Nos deux témoins sont à notre disposition et je sais que vous êtes prêts à siéger ce soir. Pour moi, ce serait préférable.

[Texte]

The other alternative would be if we came back Tuesday. We are going to come back Tuesday anyway, but at the moment Mr. Garvey of Ridley Terminals is the only slated witness for Tuesday. Frankly, to have a whole committee meeting just for him, although he is a very interesting individual, may not be the best expenditure of committee time and money and/or his own time. I have not checked this with the chairman or the president, but perhaps the better part of valour is to do what we were set up to do, to continue tonight and—

Mr. Fulton: Yes, let us go tonight.

Mr. Huntington: [Inaudible—Editor]

The Chairman: Mr. Huntington, there is a world of difference from the old days. There is something called change. In fact, some of us do not think there has been enough change.

Anyway, because of the vote and the timing of the vote, why do we not say 7.30 p.m.? Would that not be better for everybody?

This committee stands adjourned until 7.30 p.m. tonight.

EVENING SITTING

• 1938

The Chairman: Colleagues, I see more than enough members to continue hearing evidence. I think, Mr. Angus, you had the floor.

I would like to give you a forewarning. I have just had some consultation with the witnesses. We are going to have a full examination. Let us see just how far we go tonight, because this almost like a quadruple meeting of the committee, since we are sitting double time.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Huntington, in your comments before the committee this afternoon, you gave us certain dates, actually months, when information went from the Canada Ports Corporation to the Minister, and also a date of one response from the Minister. You did not in that list refer to the January 29, 1985 briefing note from Mr. Auger to Mr. Pat Walsh in the Minister's office. Is that just an inadvertent error or was it based on your interpretation of the kind of documents I was referring to? Anyway, would you just confirm that this was also . . . ?

• 1940

Mr. Huntington: I did not consider that one of the documents you were referring to.

Mr. Angus: Okay.

In terms of 1984, let me ask similar questions to those I asked regarding 1985 and 1986, recognizing that we are only talking about the period after you were appointed, which I gather was November, 1984. During November and December, were there any submissions of any kind from Canada

[Traduction]

Ou si vous préférez, nous pourrions reprendre mardi prochain. De toute façon nous siégeons mardi, mais pour l'instant, le seul témoin prévu est M. Garvey de *Ridley Terminals*. C'est un homme fort intéressant, mais je me demande si cela vaut la peine de lui consacrer une pleine séance de comité. Je n'ai pas vérifié auprès de nos témoins s'ils étaient prêts à comparaître ce soir, mais ce serait peut-être la meilleure chose à faire et . . .

M. Fulton: Oui, qu'on siége ce soir.

M. Huntington: [Inaudible—Éditeur]

Le président: Les choses ont bien changé, monsieur Huntington. C'est ce qu'on appelle l'évolution. En fait, certains d'entre nous pensent qu'on n'a pas encore été assez loin.

Vu qu'il y a un vote, pourrait-on reprendre à 19h30? Est-ce que cela convient à tout le monde?

Nous reprendrons nos travaux à 19h30 ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Chers collègues, je vois que vous êtes suffisamment nombreux pour poursuivre l'audience. Si je ne me trompe, M. Angus avait la parole.

Quelques mots tout d'abord; je viens d'avoir une petite conversation avec les témoins. Nous allons procéder à une audition intégrale. Voyons jusqu'où nous pouvons aller ce soir. En effet nous en sommes pour ainsi dire à la quatrième réunion du comité aujourd'hui, étant donné que nos séances sont doubles.

M. Angus: Merci monsieur le président.

Monsieur Huntington, vous nous avez donné cet après-midi certaines dates, vous nous avez dit en fait quels mois les renseignements de la Société canadienne des ports ont été communiqués au ministre et également la date de la réponse du ministre. Vous n'avez pas fait mention de la note d'instruction envoyée par M. Auger à M. Pat Walsh du bureau du ministre. S'agit-il simplement d'une inattention ou bien vous fiez-vous à votre interprétation du genre de documents dont je parlais? Pourriez-vous également confirmer . . .

M. Huntington: Je ne pensais pas qu'il s'agissait là d'un des documents dont vous faisiez état.

M. Angus: Très bien.

J'aimerais poser le même genre de questions pour 1984 que celles que j'ai posées pour 1985 et 1986; nous savons évidemment que nous ne parlons que de la période après laquelle vous avez été nommé à votre poste, en novembre 1984 si je ne me trompe. Au cours de novembre et décembre la Société

[Text]

Ports to the Minister of Transport regarding the financial matter at Ridley Terminals?

Mr. Huntington: No formal submissions—

Mr. Angus: No formal submissions.

Mr. Huntington:—that I can remember. Now, staff might be able to advise me otherwise.

Mr. Angus: Now, you were appointed in November. You indicated in earlier testimony that an individual from Treasury Board, unnamed at this point, advised you of the financial problem regarding Ridley Terminals as well as the potential solution. Can you give us the approximate date on which that occurred?

Mr. Huntington: Well, you qualified your question to a financial problem.

Mr. Angus: That is correct, because in your previous answer you did refer, I believe and it is subject to my memory, that we were talking at the time about the question of the buy-out and that the Treasury official said we had problems at Ridley, i.e. financial problems—that was the inference—and he offered you the \$39.5 million solution.

Mr. Huntington: Well, then, I have been very careless in anything I have said before the committee. That meeting was not dealing with nor in reference to financial problems. It was broader than that.

Mr. Angus: But the question of the need to do something about the agreement between Fednav and Canada Ports Corporation that we have been talking about, was that part of the discussion?

Mr. Huntington: Yes. He was very responsibly showing me a window on which we could resolve problems I would be facing as chairman of Canada Ports Corporation on the matter of Ridley Terminals.

Mr. Angus: Can you tell us approximately the date of that meeting?

Mr. Huntington: It was between the time I was . . . I do not have a diary of that, but I think it was between the time of my appointment and possibly the end of the year.

Mr. Angus: How soon after you were appointed were you able to assume duties? Were you able to assume duties in November?

Mr. Huntington: Yes, I was assuming duties very early in the appointment.

Mr. Angus: So sometime in November or December 1984, you became aware of the—

Mr. Huntington: Late November or December.

Mr. Angus:—problem for the first time.

[Translation]

canadienne des ports a-t-elle présenté au ministre certains exposés concernant la situation financière de la Ridley Terminals?

M. Huntington: Rien d'officiel . . .

M. Angus: Rien d'officiel.

M. Huntington: . . . pas que je me souviene. Mes collaborateurs pourront peut-être me corriger.

M. Angus: Votre nomination à votre poste remonte au mois de novembre. Vous avez indiqué précédemment qu'une personne du Conseil du Trésor, dont on n'a pas encore donné le nom, vous a mis au courant des problèmes financiers à la Ridley Terminals de même que d'une possible solution à ceux-ci. Pourriez-vous nous donner la date approximative à laquelle vous avez reçu ces renseignements?

M. Huntington: C'est vous qui nous donnez des précisions et qui parlez d'un problème financier.

M. Angus: C'est exact, car au cours d'une réponse antérieure vous avez dit, si je ne me trompe, qu'il s'agissait de la question du rachat et que le fonctionnaire du Conseil du Trésor vous avait parlé des problèmes financiers de la Ridley Terminals—du moins c'était cela qu'il fallait entendre—et vous avez dit également que cette personne vous avait laissé entrevoir cette solution possible qui consisterait à déboursier 39,5 millions de dollars.

M. Huntington: J'aurais été dans un tel cas très imprudent dans mes remarques. Cette réunion n'avait pas pour objet les problèmes financiers, mais portait sur quelque chose de beaucoup plus vaste.

M. Angus: Est-ce qu'une partie de la discussion portait sur la nécessité de faire quelque chose concernant l'entente entre Fednav et la Société canadienne des ports, dont nous avons parlé?

M. Huntington: Oui. Cette personne faisait preuve du sens des responsabilités en me laissant entrevoir certaines possibilités de solution à des problèmes auxquels je serais confronté à la direction de Ports Canada, problèmes qui concernaient la Ridley Terminals.

M. Angus: Pourriez-vous nous dire la date approximative de cette rencontre?

M. Huntington: Entre le moment où j'ai . . . Je n'ai pas consigné cela dans un agenda, mais cette discussion doit avoir eu lieu entre le moment de ma nomination et la fin de l'année.

M. Angus: Combien de temps après votre nomination êtes-vous entré en fonctions? En novembre?

M. Huntington: Oui, j'ai assumé mes fonctions très rapidement après ma nomination.

M. Angus: Ainsi donc en novembre ou en décembre 1984, vous vous êtes rendu compte . . .

M. Huntington: Fin novembre ou en décembre.

M. Angus: Des problèmes pour la première fois.

[Texte]

Mr. Huntington: I was aware of Ridley Terminals and its problems previously, as a Member of Parliament.

Mr. Angus: Okay. In other words, in effect you got the details at that time.

Mr. Huntington: I got refined and formal details, yes.

Mr. Angus: I want to pursue now whether or not the board of directors or the executive committee, or both, processed the submissions that went to the Minister of Transport. You indicated that in September of 1985 a submission went to the Minister of Transport. Could you tell me whether that was approved at a board meeting and, if so, what was the date of that approval?

• 1945

Mr. Huntington: The board had knowledge of that, and I had kept the board informed through that process. It was not formally approved.

Mr. Angus: It was not formally approved by the board. Was it formally approved by the executive committee?

Mr. Huntington: By the finance committee that was struck by the board.

Mr. Angus: In effect, that decision was reported to the board, through you.

Mr. Huntington: I believe I was very responsible in reporting all matters to the board.

Mr. Angus: Did the board at some time authorize the finance committee to make a submission to the Minister of Transport regarding the financial situation at Ridley Terminals?

Mr. Huntington: Could I have that question phrased again?

Mr. Angus: It is my understanding that in the Canada Ports Corporation Act there is a section that provides the power for the board to delegate to any executive committee any duties and powers of the board. It is paragraph 3.18(2)(c).

The Chairman: That is the executive committee. Does that include the finance committee? I am not sure.

Mr. Angus: Let me back up, then. Do you consider the finance committee an "executive committee" under the terms of the Canada Ports Corporation Act?

Mr. Huntington: The finance committee were members of the executive committee.

Mr. Angus: You are saying the finance committee, with members of the executive committee on it, were duly delegated the powers of the board under the Canada Ports Corporation Act?

[Traduction]

M. Huntington: J'étais au courant de la situation chez Ridley Terminals et de ses problèmes antérieurement, lorsque j'étais député.

M. Angus: Très bien. En fait, vous avez pris connaissance des détails à cette époque.

M. Huntington: Oui, des détails, et cela de façon officielle.

M. Angus: J'aimerais savoir maintenant si c'est le conseil d'administration ou le comité exécutif ou les deux qui se sont occupés des documents qui ont été transmis au ministre des Transports. Vous avez indiqué qu'en septembre de 1985, un exposé de la situation a été envoyé au ministre des Transports. Cet exposé a-t-il été approuvé au cours d'une réunion du conseil d'administration et, si tel est le cas, quelle en était la date?

M. Huntington: Le conseil était au courant, je l'avais tenu au courant, mais l'exposé n'avait pas été approuvé de façon officielle.

M. Angus: Il n'avait pas été approuvé de façon officielle par le conseil d'administration? L'aurait-il été par le comité exécutif?

M. Huntington: Par le comité des finances qui avait été établi par le conseil d'administration.

M. Angus: En fait, c'est vous-même qui avez informé le conseil de cette décision.

M. Huntington: Je crois avoir assumé toutes mes responsabilités en soumettant toutes les questions au conseil d'administration.

M. Angus: Celui-ci a-t-il à un certain moment autorisé le comité des finances à présenter un exposé au ministre des Transports concernant la situation financière de la Ridley Terminals?

M. Huntington: Pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. Angus: Si je ne me trompe, la loi constituant la Société canadienne des ports prévoit que le conseil d'administration a le pouvoir de déléguer à un comité exécutif ses fonctions ou pouvoirs. Cette disposition figure à la alinéa 3.18(2)(c).

Le président: On parle bien du comité exécutif, mais je ne suis pas sûr que cela inclut s'entend également du comité des finances.

M. Angus: Nous pourrions peut-être remonter en arrière dans ce cas. Estimez-vous que le comité des finances est un «comité exécutif» au sens de la Loi sur la Société canadienne des ports?

M. Huntington: Les membres du comité des finances étaient membres du comité exécutif.

M. Angus: Vous voulez dire que le comité des finances, composé de membres du comité exécutif, avait les mêmes pouvoirs que le conseil d'administration dans le cadre de la délégation des pouvoirs prévus par la Loi sur la Société canadienne des ports?

[Text]

Mr. Huntington: No.

The Chairman: No, they were not. They could not be.

Mr. Angus: I understand the section. I am trying to clarify the process of the board in its communication with the Minister.

The Chairman: Well, why do you not ask him if the finance committee, in his jurisdiction and tenure, under the normal process, communicates with the Minister? That is certainly not what subsection 3.18 says. It says that the board can delegate the executive committee, which is separate and apart from a finance committee of the board . . . there is a finance committee; there are other committees. The executive committee is something entirely different.

Mr. Angus: That is right, Mr. Chairman. But the question is very serious.

Did the finance committee have the authority of the board to communicate matters with the Minister of Transport?

Mr. Huntington: Not formally.

Mr. Angus: Okay. That was the September 1985 submission to the Minister of Transport. In October 1986—

The Chairman: I am not trying to be picayune here, but you say that was the submission to the board, and if I just read that cold, the inference would be that it was this finance committee. You do not mean that, do you?

Mr. Angus: Mr. Huntington indicated in a response to me earlier that the finance committee was the group that prepared the submission and in effect sent it off to the Minister of Transport, and it was not formally approved by the board. The board was informed at a meeting that it had happened, but it had not approved that action either by delegating its authority or by having a resolution considered as a recommendation of the finance committee.

The Chairman: If that is what happened.

Mr. Angus: In the October 1986 submission to the Minister of Transport—

Mr. Huntington: You were on the August submission. Now you are in October—

Mr. Angus: I am sorry.

• 1950

Mr. Huntington: This is quite complicated, and the chronology is confusing.

Mr. Angus: If I said August, it was a mistake. You indicated to us this afternoon that in October 1986 there was a submission to the Minister of Transport.

Mr. Huntington: We are up to October 1986, yes.

Mr. Angus: That is right. We have jumped a year, roughly.

Mr. Huntington: Yes. Okay.

[Translation]

M. Huntington: Non.

Le président: Pas du tout, impossible.

M. Angus: Je comprends l'article de la loi. J'essaie de préciser de quelle façon le conseil d'administration peut agir lors de ses communications avec le ministre.

Le président: Pourquoi ne posez-vous la question de savoir si le comité des finances communique avec le ministre? Ce n'est certainement pas ce que prévoit l'article 3.18. Celui-ci prévoit en effet que le conseil d'administration peut déléguer ses pouvoirs au comité exécutif, comité qui est indépendant d'un comité des finances du conseil. Ainsi il y a un comité des finances comme il y a d'autres comités. Le comité exécutif est une entité tout à fait différente.

M. Angus: C'est exact, monsieur le président, mais il s'agit là d'une question fort importante.

Le comité des finances était-il autorisé par le conseil à communiquer certaines questions au ministre des Transports?

M. Huntington: Pas officiellement.

M. Angus: Très bien. Il s'agissait de l'exposé de septembre 1985, présenté au ministre des Transports. En octobre 1986 . . .

Le président: Je ne voudrais pas couper les cheveux en quatre, mais vous parlez bien d'un exposé au conseil et on pourrait penser qu'il s'agit du comité des finances. Ce n'est pas ce que vous voulez dire, n'est-ce pas?

M. Angus: M. Huntington a indiqué au cours d'une réponse qu'il donnait à une de mes questions précédentes que le comité des finances était le groupe qui a préparé l'exposé et l'a fait parvenir au ministre des Transports, sans que cet exposé ait été formellement approuvé par le conseil. Le conseil a été informé de ce qui s'était passé au cours d'une réunion mais n'avait pas approuvé l'initiative par délégation de pouvoirs ou par adoption d'une résolution sur recommandation du comité des Finances.

Le président: Si cela est bien ce qui s'est passé.

M. Angus: Dans l'exposé d'octobre 1986 au ministre des Transports . . .

M. Huntington: Vous parliez précédemment de l'exposé d'août, or maintenant vous parlez de celui d'octobre . . .

M. Angus: Je m'excuse.

M. Huntington: La situation est pas mal complexe et la chronologie peut induire en erreur.

M. Angus: Si j'ai parlé du mois d'août, je me suis trompé. Vous nous avez dit cet après-midi qu'en octobre 1986, un exposé a été envoyé au ministre des Transports.

M. Huntington: En octobre 1986, oui.

M. Angus: Bien. En fait, nous avons sauté une année environ.

M. Huntington: Oui.

[Texte]

Mr. Angus: And you indicated previously that you did not have a response from the Minister of Transport. What I want to know—

Mr. Huntington: Mr. Chairman, where I get confused here... There are two basic issues. The attempt to get something in the bank that would allow negotiations to take place with the private sector partner was one issue. The second issue we were dealing with, a very important issue, was the refinancing problem of RTI that required changes in government guarantee in order to reduce the financial carrying cost to the lowest possible level. So you get me mixed up on the two issues, and I think it is important for your proceedings that they be separated.

Mr. Angus: Thank you for that, Mr. Huntington. I think that is very important.

Can I ask my colleague Mr. Fulton to indicate which of the two we are talking about? We are talking about the one that is going to add up to \$1 billion. To which of those two did you just refer?

Mr. Huntington: I did not. The \$1 billion I think you are putting a lot of emphasis on because it is—and I have to be careful of my language here—a real grabber. You see, in the pre-incorporation agreement the private sector partner was given an entitlement to a pre-tax compounding rate of call on the future cashflows and abilities of the corporation to pay.

Mr. Angus: That is the one I am concerned with.

Mr. Huntington: But that was done before my time and that was all committed to by the government in the pre-incorporation agreement.

Mr. Angus: Right. But it is my understanding—and correct me if I am wrong—that you yourself have indicated there is a need to try to change that, whether it is through buying Fednav out or the put or the shove or whatever it is called—

Mr. Huntington: You have to be very careful here.

Mr. Angus: I know.

Mr. Huntington: We were trying to change it by some options that might be open. We might be able to buy out the offending clauses of the pre-incorporation agreement.

Mr. Angus: Whatever the manner in which you wanted to deal with it as the board, what I am trying to determine are the communication links between the board and the Minister regarding doing something about changing that agreement. Because of the restrictions I was given earlier today that I was not able to focus the question in a way that would prevent the confusion that is now occurring, maybe what I should do, just to be on the safe side and just to be fair to you, Mr. Huntington, is go back to the September 1985 submission from the finance committee to the Minister of Transport. Did that deal with the question of changing the agreement in some way?

Mr. Huntington: Can you phrase that again?

[Traduction]

M. Angus: Et vous avez indiqué précédemment que vous n'avez pas reçu de réponse du ministre des Transports. Ce que j'aimerais savoir...

M. Huntington: Monsieur le président, ce qui semble confus ici... En fait, il y a deux questions importantes. Tout d'abord la question des fonds qui auraient permis d'entreprendre des négociations avec l'associé du secteur privé. Quant à l'autre question, très importante, il s'agissait du problème du refinancement de *Ridley Terminals* qui nécessitait des modifications dans la garantie gouvernementale, et cela pour réduire au maximum les frais de trésorerie. Il faudrait voir à ne pas confondre ces deux questions; je crois d'ailleurs qu'il est important de les garder toutes deux bien séparées.

M. Angus: Merci, monsieur Huntington. Il s'agit là d'une question très importante.

Pourrais-je demander à mon collègue M. Fulton de nous dire de laquelle de ces deux questions nous parlons? De cette question de 1 milliard de dollars? A laquelle des deux venez-vous de faire allusion?

M. Huntington: Je n'y ai pas fait allusion. Je crois que vous attachez beaucoup d'importance à cette question du milliard de dollars tout simplement parce que c'est une question qui attire beaucoup l'attention—et je devrais faire attention à ce que je dis. En fait, dans l'entente préalable à la constitution de la Société, l'associé du secteur privé obtenait un droit d'escompte composé et avant impôt, de rachat des liquidités à venir et des possibilités de remboursement de la société.

M. Angus: C'est cela qui m'intéresse.

M. Huntington: Cela a cependant été négocié avant mon époque et intégré au document de l'entente préalable à la constitution de la Société.

M. Angus: Oui. Cependant, si je comprends bien, et corrigez-moi si je me trompe, n'avez-vous pas indiqué vous-même qu'il faudrait modifier tout cela soit en rachetant Fednav, en supprimant les options de vente, etc.

M. Huntington: Il faut être très prudent.

M. Angus: Je sais.

M. Huntington: Nous essayons de modifier la situation en changeant certaines options. Il serait peut-être possible par exemple de procéder à un rachat et de supprimer ainsi les articles qui posent des problèmes dans cette entente préalable.

M. Angus: Peu importe la façon dont votre conseil d'administration voudrait s'y prendre, ce que j'aimerais établir, ce sont les liens, les moyens de communication qui existent entre le conseil et le ministre en ce qui concerne tout changement à l'entente. À cause des restrictions qui m'ont été imposées aujourd'hui, je n'ai pu poser ma question de façon à éviter la confusion qui règne à l'heure actuelle. Ce que je devrais faire par conséquent, pour éviter tout problème et pour être juste envers vous, monsieur Huntington, c'est d'en revenir à l'exposé de 1985, qui a été soumis par le comité des finances au ministre des Transports. Cet exposé traitait-il de la question de modifier l'entente d'une façon ou d'une autre?

M. Huntington: Pourriez-vous reformuler cette question?

[Text]

Mr. Angus: You indicated that on September 1985 a communication went from Canada Ports Corporation—I understand it being the finance committee—to the Minister of Transport. Was that communication related to the desire of the board, or of the finance committee, to do something about the agreement between Fednav and the Canada Ports Corporation?

• 1955

Mr. Huntington: Yes.

Mr. Angus: Okay. Let me take you a year hence—October 1986—when again a submission was presented to the Minister of Transport. Did that submission deal with the same matter as the September 1985 submission?

Mr. Huntington: No, it did not.

Mr. Angus: So what you are telling me, then, based on previous replies, is that from the September 1985 submission until the end of 1986, Canada Ports Corporation, or its committees, did not resubmit to the Minister of Transport a request to do something about the agreement between Fednav and Canada Ports Corporation.

Mr. Huntington: The answer to the question, Mr. Chairman, would be that negotiations had gone on with the staff at CPC and Transport, and the document that was recommended to the finance committee was submitted. The Secretary of the Treasury Board recommended against the department's proceeding with that document to Cabinet.

Mr. Angus: Can you tell me at what time Treasury Board recommended or advised you of their recommendation that it not be pursued to Cabinet?

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I have to answer that we did not know the communication between Treasury Board and the Department of Transport as fact. That communication was relayed to us.

Mr. Angus: Have you, since that point in time, received any formal communication, perhaps in 1987, from the Department of Transport, from Treasury Board, advising that the matter would not be processed through to Cabinet?

Mr. Huntington: The only formal communication we have received is the acknowledgement of a letter from the Minister, which resulted in the passing of the resolution by the board at Canada Ports Corporation.

Mr. Angus: On what date?

Mr. Huntington: That was the December 2 matter that we mentioned.

Mr. Angus: This takes you to January 1987. You indicated earlier that a submission was made to the Minister of Transport. Did that submission deal with the same matters as October 1986 and September 1985?

Mr. Huntington: No, it did not.

[Translation]

M. Angus: Vous avez dit qu'en septembre 1985 la Société canadienne des ports—et d'après ce que je crois comprendre, il s'agirait de son comité des finances—avait fait une communication au ministre des Transports. Est-ce que cette communication tenait au désir du conseil, ou du comité des finances, de faire quelque chose concernant l'accord entre Fednav et la Société canadienne des ports?

M. Huntington: Oui.

M. Angus: Bien. Sautons donc une année—pour passer à octobre 1986—quand une nouvelle proposition a été présentée au ministre des Transports. Est-ce que celle-ci concernait la même question que celle de septembre 1985?

M. Huntington: Non.

M. Angus: Vous me dites donc, si j'en juge d'après les réponses précédentes, que de septembre 1985 jusqu'à la fin de 1986, la Société canadienne des ports, ni aucun de ses comités, n'a demandé au ministre des Transports de faire quelque chose concernant l'accord entre Fednav et la Société canadienne des ports.

M. Huntington: La réponse à cette question, monsieur le président, est que des négociations sont intervenues entre le personnel de la SCP et des fonctionnaires du ministère des Transports, et que le document dont l'adoption a été recommandée au comité des finances a été soumis. Le secrétaire du Conseil du Trésor a déconseillé au ministère de transmettre ce document au Cabinet.

M. Angus: Pouvez-vous me dire à quel moment le Conseil du Trésor a recommandé de ne pas le transmettre au Cabinet, ou vous a informé de cette recommandation?

M. Huntington: Monsieur le président, nous ne sommes informés du contenu de la communication entre le Conseil du Trésor et le ministère des Transports que par oui-dire.

M. Angus: Avez-vous, depuis cette date, et peut-être depuis le début de l'année, reçu un avis officiel du ministère des Transports ou du Conseil du Trésor vous informant que la question ne serait pas soumise au Cabinet?

M. Huntington: Le seul avis officiel que nous ayons reçu est l'accusé de réception d'une lettre au ministre, ce qui a donné lieu à l'adoption de la résolution par le conseil d'administration de la Société canadienne des ports.

M. Angus: À quelle date?

M. Huntington: Le 2 décembre.

M. Angus: Cela nous amène à janvier 1987. Vous avez dit tout à l'heure que vous aviez envoyé une communication au ministre des Transports. Est-ce que celle-ci traitait des mêmes points que celle d'octobre 1986 et de septembre 1985?

M. Huntington: Non.

[Texte]

[Traduction]

• 2000

Mr. Angus: What we have, Mr. Chairman, is a situation where for many, many months, after Canada Ports Corporation, through its finance committee, indicated to the Minister of Transport a problem—with, I assume, a request for specific action—there there was no response formally from the Minister, that negotiations were occurring between officials of the Department of Transport and officials of Canada Ports Corporation which resulted in a negative recommendation from Treasury Board. Is that correct, Mr. Huntington?

Mr. Huntington: Mr. Chairman, there was a great deal of work going on with staff between Canada Ports Corporation, the Department of Transport, the Department of Finance, and I believe Treasury Board was involved in those studies all through that period. As chairman of the board and being on the finance committee, we were waiting for the result of those official staff studies to reach the levels, and they really have to recommend the decision one way or the other for the government and for the Minister of the day.

Mr. Angus: Were you or the board provided with written reasons for the Treasury Board decision?

Mr. Huntington: I would not think we are entitled to written decisions. Again, I am dealing with privileged communication that—

Mr. Angus: I am not asking for the reasons but whether it—

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I am going to ask for your help here in dealing with privileged communication between senior officials of departments marked secret dealing with advice to Ministers.

The Chairman: Okay, that is understood. I guess the question is did you ever get a written formal response or explanation.

Mr. Huntington: Not directly, no.

Mr. Angus: Do not tell me you got a secret document unofficially.

Mr. Huntington: And you are not going to get it unless somebody walks in and takes it.

Mr. Angus: Mr. Chairman—

The Chairman: He has not quoted from anything, Mr. Angus.

Mr. Angus: No, that is quite correct, he has not quoted from anything. He has, however, indicated that I will not get something, and if I am not going to get something, obviously it exists, so I think it is safe to assume that the answer is yes, that Mr. Huntington at least got an explanation as to the reasons. Mr. Huntington, would that be a safe assumption to make?

Mr. Huntington: I think in the process and being involved we are normally given copies of correspondence that pertains to the decision-making process.

M. Angus: Ce qui s'est passé, monsieur le président, est que pendant de très nombreux mois après que la Société canadienne des ports, par l'intermédiaire de son comité des finances, eut informé le ministre des Transports du problème—lui demandant, je suppose, de prendre des mesures spécifiques—vous êtes resté sans nouvelles du ministre qui ne vous a pas informé du fait que des négociations ont eu lieu entre des fonctionnaires du ministère des Transports et des responsables de la Société canadienne des ports, négociations résultant en la recommandation négative du Conseil du Trésor. Est-ce exact, monsieur Huntington?

M. Huntington: Monsieur le président, il y a eu toutes sortes de contacts entre la Société canadienne des ports, le ministère des Transports et le ministère des Finances et je crois que le Conseil du Trésor a participé à ces études tout au long. En tant que président du conseil d'administration et membre du comité des finances, j'attendais que les résultats de ces études officielles parviennent à ces niveaux, car c'est à eux qu'il appartient de conseiller le gouvernement ou le ministre du moment.

M. Angus: Est-ce que vous-même, ou le conseil, avez été informé par écrit des motifs de la décision du Conseil du Trésor?

M. Huntington: Je ne pense pas que nous ayons droit à des justifications par écrit. Encore une fois, il s'agit là de communications confidentielles que...

M. Angus: Je ne vous demande pas quelles sont les raisons mais si vous...

M. Huntington: Monsieur le président, je dois demander votre assistance ici, car il s'agit de communications confidentielles entre des hauts fonctionnaires de ministères donnant des avis au ministre et de ce fait classées «secret».

Le président: D'accord, c'est entendu. La question posée est de savoir si vous avez reçu une explication ou une réponse écrite.

M. Huntington: Non, pas directement.

M. Angus: Ne me dites pas que vous avez obtenu un document secret de manière officieuse.

M. Huntington: Et vous ne l'aurez pas, à moins que quelqu'un s'en empare.

M. Angus: Monsieur le président...

Le président: Il ne fait aucune citation, monsieur Angus.

M. Angus: Non, c'est juste, il n'a rien cité. Cependant, il m'a dit que je n'obtiendrais pas un document et, si je ne peux l'obtenir, c'est qu'il existe et je peux donc en conclure que la réponse est oui, que les raisons ont au moins été expliquées à M. Huntington. Monsieur Huntington, est-ce une conclusion que je puis tirer?

M. Huntington: Nous recevons, dans le cours normal des choses, des copies de la correspondance intéressant la prise de décisions.

[Text]

Mr. Angus: Are you going to take it lying down, or are you going to try again?

Mr. Huntington: You are going to have to phrase it again.

Mr. Angus: Okay. Are you going to recommend to the board of Canada Ports Corporation that you try to change the bureaucrats's minds, either by working with them some more or by going over their head? Do you feel that strongly about the need to change this agreement and believe that you are right and they are wrong?

The Chairman: Mr. Angus and Mr. Huntington, as I understood earlier evidence—and I know you have been very particular, and I understand what you are trying to do, and you have more or less done it and we have come to this point—there was a group of financial consultants the CPC had hired earlier and that these people were still putting things through the hopper or the process situation, and that was about December 2.

Mr. Fulton: Resolution of the board on December 2.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I am satisfied as chairman of Ridley Terminals, director of Ridley Terminals, as chairman and a director of Canada Ports Corporation, and so are all the present and former members of the finance committee and the executive committee, that they have fulfilled their obligations as directors in full in terms of recommending what they consider to be the proper commercial action in this situation. Now, we only are there to recommend or deliver that consideration to the shareholder, and the shareholder has armament and staff and wisdom that we do not necessarily possess.

• 2005

I believe they have not been asleep on this issue, that they have been giving it a best lick and have been applying considerations to it that perhaps we missed. The matter is not yet resolved; nor is there any indication that the private sector shareholder would receive an offer.

Mr. Angus: Mr. Huntington, you answered the question in terms of your personal feeling.

The Chairman: No, he gave the opinion as chairman. I think that was a very good summary of the situation in terms of their duty, making recommendations to the shareholder. The shareholder is the boss, and it is up to the shareholder to decide whatever action is taken.

Mr. Huntington: Exactly.

Mr. Angus: But, Mr. Chairman—

The Chairman: Let us get on. We are going to have a full hearing, but we are not going to have a monologue here, Mr. Angus.

Mr. Angus: I appreciate that, and I do appreciate the flexibility you have allowed me, sir.

Mr. Huntington, has this decision by Treasury Board been discussed by the full board of Canada Ports Corporation, and

[Translation]

M. Angus: Allez-vous vous faire une raison ou bien faire une nouvelle tentative?

M. Huntington: Pouvez-vous formuler votre question autrement?

M. Angus: D'accord. Allez-vous recommander au conseil d'administration de la Société canadienne des ports de tenter de faire changer d'avis les bureaucrates, soit par la persuasion, soit en passant par-dessus leur tête? Considérez-vous qu'il soit indispensable de modifier cet accord et persistez-vous à penser que vous avez raison et qu'ils ont tort?

Le président: Monsieur Angus et monsieur Huntington, si j'ai bien compris les témoignages antérieurs—et je sais que vous vous êtes montré très pointilleux, je comprends ce que vous essayez de faire et vous y êtes plus ou moins parvenu puisque vous êtes ici—la SCP a fait appel à un cabinet d'experts financiers qui travaillaient encore sur cette question à la date du 2 décembre.

M. Fulton: Résolution du conseil du 2 décembre.

M. Huntington: Monsieur le président, j'ai la conviction, en tant que président de *Ridley Terminals*, de membre du conseil d'administration de *Ridley Terminals*, en tant que président et membre du conseil d'administration de la Société canadienne des ports, que moi-même et tous les membres actuels et précédents du comité des finances et du Comité exécutif, nous sommes pleinement acquittés de nos responsabilités en recommandant ce que nous considérons comme la mesure commerciale la plus judicieuse. Cela étant dit, nous ne pouvons que faire des recommandations ou donner des avis à l'actionnaire, lequel dispose de moyens, de personnel et de lumières que nous ne possédons pas nécessairement.

Je ne crois qu'ils s'endorment sur le dossier, je crois qu'ils ont fait de leur mieux et tenu compte de considérations qui nous ont peut-être échappé. La question n'est pas encore tranchée et rien n'indique de toute façon que l'actionnaire privé accepterait une offre.

M. Angus: Monsieur Huntington, vous nous avez donné là votre opinion personnelle.

Le président: Non, il a donné son opinion de président. Je pense que c'était un excellent résumé de la situation, montrant que les obligations du conseil se limitent à faire des recommandations à l'actionnaire. C'est l'actionnaire qui tranche, c'est à lui de décider ce qu'il convient de faire.

M. Huntington: Exactement.

M. Angus: Mais, monsieur le président...

Le président: Poursuivons. Nous prendrons tout le temps voulu mais je ne vais pas tolérer les monologues, monsieur Angus.

M. Angus: C'est très bien et je vous remercie de la flexibilité dont vous avez fait preuve à mon égard, monsieur.

Monsieur Huntington, est-ce que le conseil d'administration au complet de la Société canadienne des ports a délibéré de

[Texte]

is it their decision to accept the decision of the Treasury Board?

Mr. Belsher: That question is out of order.

The Chairman: I do not even know if I understand the question, but I thought he had already answered.

Mr. Angus: No, no. He gave us an opinion, Mr. Chairman. He did not say whether that opinion was the result of a conscious decision by the board of directors at a duly called meeting, and that is what I want to find out.

Mr. Huntington: The direct answer to the question is no. The matter was being handled by those familiar and steeped in the problem, and the board was just informed as a matter of a report from the chairman.

The Chairman: Okay, let us get on with something else here. That was 28 minutes of interesting dialogue or monologue.

Mr. Gray, and then Mr. Fulton.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Huntington, when we talk about Fednav and Ridley Terminals, regardless of what other things are involved in that, the pre-incorporation agreement was in 1981. Could you tell this committee on what date Canada Steamship Lines became a subsidiary of Fednav?

Mr. Huntington: No, I could not. I do not have that knowledge, if they ever did.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): So, Mr. Chairman, if I understand correctly, in terms of Fednav it is a global thing, and you are not familiar with any players who might be part of the 10% of Fednav, whether it be Paul Martin, Jr., or anyone else.

Mr. Huntington: I have had good dialogue and meetings with the principals of Fednav, yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But in terms of people you meet . . . I realize, Mr. Chairman, I cannot bring Mr. Huntington back to the agreement signed in 1981, but in terms of relations with Fednav, would Paul Martin, Jr., for example, be involved in any discussions that Ports Canada would have in making representations to a Minister or recommendations on the board of directors?

Mr. Huntington: I cannot answer that question, Mr. Chairman. I do not know.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay.

The Chairman: We will have Fednav before us at some stage, Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): All right. Thank you, Mr. Chairman.

The other question I would ask you, Mr. Huntington, is this. Taking into consideration—and pardon me for being liberal and using this expression—the relationship Ports Canada has with Fednav . . . ? Once again I would refer to my farming

[Traduction]

cette décision du Conseil du Trésor et a-t-il convenu de l'accepter?

M. Belsher: La question est irrecevable.

Le président: Je ne suis même pas sûr de bien la comprendre mais je crois qu'elle a déjà reçu réponse.

M. Angus: Non, non. Il nous a donné une opinion, monsieur le président. Il ne nous a pas dit si cette opinion résulte d'une décision délibérée du conseil d'administration, à l'occasion d'une réunion officielle, et c'est cela que je veux déterminer.

M. Huntington: La réponse est non. La question a été examinée par ceux qui connaissent bien le problème et le conseil n'en a été informé que sous la forme d'un rapport du président.

Le président: D'accord, passons à autre chose. Nous avons eu 28 minutes de dialogue ou de monologue intéressant.

La parole est à M. Gray et passera ensuite à M. Fulton.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Huntington, en ce qui concerne la Fednav et Ridley Terminals, l'entente préalable à la constitution est intervenue en 1981. Pourriez-vous nous dire à quelle date *Canada Steamship Lines* est devenue une filiale de Fednav?

M. Huntington: Non, je ne peux pas. Je ne sais pas, je ne sais même pas si tel est le cas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Donc, monsieur le président, si je comprends bien, vous considérez Fednav comme un tout et vous ne savez pas quelles autres personnes peuvent avoir un intérêt dans les 10 p. 100 de Fednav, qu'il s'agisse de Paul Martin Jr. ou de quelqu'un d'autre.

M. Huntington: J'ai de bons contacts et de bonnes relations avec les responsables de Fednav, oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mais en ce qui concerne les gens que vous rencontrez . . . Je sais, monsieur le président, que M. Huntington n'était pas là au moment de la signature de l'accord en 1981 mais en ce qui concerne les relations avec Fednav, est-ce que Paul Martin Jr., par exemple, est partie aux délibérations de la Société des ports en rapport avec les recommandations adressées à un ministre ou formulées par le conseil d'administration?

M. Huntington: Je ne peux répondre à cette question, monsieur le président. Je ne sais pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Très bien.

Le président: Nous entendrons Fednav ultérieurement, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Très bien. Je vous remercie, monsieur le président.

L'autre question que je voulais vous poser, monsieur Huntington, est celle-ci: Si l'on regarde les relations que la Société des ports entretient avec Fednav . . . Veuillez pardonner cette expression, je ne suis qu'un paysan, parfois on parle

[Text]

background; sometimes you call it consummation, and at other times you call it other things. In your board of directors meetings, even with the 10% in which Fednav is involved in this deal, so to speak, from 1981, do they have an influential voice in the recommendations that are made to Ottawa, to Ports Canada, to the Minister, in the outlook you have for Ports Canada?

• 2010

Mr. Huntington: I assume now you are referring to the Ridley Terminals board.

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Right.

Mr. Huntington: The Fednav members of that board are meeting with the Canada Ports Corporation member of that board, and the meetings attempt to achieve a consensus at all times. There is good dialogue in terms of the well-being and the decisions that must be made as directors for the well-being of Ridley Terminals. There has been no formal dialogue at that level on our concerns with the pre-incorporation agreement and what we consider to be offending clauses in that agreement. That is not a matter of formal discussion amongst the shareholders at Ridley Terminals. That could be informal.

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Would you, Mr. Huntington, say, perhaps, that, taking into account the role of Fednav as it concerns Ports Canada, they have a national overview, a national interest, in the other ports involved in your operation?

Mr. Huntington: No. They might have an interest in one port that I know of, but no, they do not, other than as a shipping company that we are trying to attract into ports.

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): I stand to be ruled out of order, and we seem to have concentrated on RTI, but I would ask the question that if you were privately involved as Fednav in the deal struck in 1981, would you be interested in getting out of that deal today; this evening?

Mr. Huntington: It would depend on this evening's financial condition.

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): If I could go one step further, Mr. Huntington—and as I said originally, not to take you back—looking at the situation you have now, would you say Fednav had a lot to lose when they signed the deal in 1981; a lot of risk?

Mr. Huntington: I think in fairness I would have to say that events delivered themselves unto Fednav. Fednav are very bright, talented people, never to be underestimated. When the consortium for the operation broke down, they were the last private sector people with the ability to deliver the project and manage the project and do as they have done. However, they did protect their self-interest in a most capable way, which some of us question should have been committed to or signed by the government.

[Translation]

d'entretenir des relations et parfois on dit qu'on les consomme. Lors des réunions du conseil d'administration, est-ce que Fednav, bien qu'elle ne possède que 10 p. 100 des parts, en quelque sorte, depuis 1981, exerce une influence sur les recommandations adressées à Ottawa, à la Société des ports, au ministre, concernant l'avenir de Ports Canada?

M. Huntington: Je suppose que vous parlez du conseil d'administration de la *Ridley Terminals*.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Oui.

M. Huntington: Les représentants de la Fednav au sein de ce conseil rencontrent le représentant de la Société canadienne des ports, chaque fois pour arriver à un consensus. Ils ont de bons échanges sur les décisions à prendre à titre d'administrateurs pour la bonne marche de la *Ridley Terminals*. À ce niveau-là, il n'y a pas eu d'échanges officiels sur nos préoccupations quant à l'entente préalable à la constitution de la société et aux dispositions de l'accord qui nous déplaisent. Les actionnaires de la *Ridley Terminals* n'ont pas eu de discussion officielle entre eux sur ce sujet. Peut-être officieusement.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): D'après vous, monsieur Huntington, vu le rôle de la Fednav en ce qui concerne Ports Canada, diriez-vous qu'elle a une perspective nationale des autres ports dont vous vous occupez?

M. Huntington: Non. Elle s'intéresse peut-être à un port ce que je sache, mais rien de plus, sinon comme compagnie de transports que nous tentons d'attirer dans nos ports.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Je risque d'être rappelé à l'ordre puisque nous nous sommes surtout attardés sur la RTI, mais je voudrais vous demander: si vous aviez eu des intérêts à vous, comme la Fednav, dans la transaction de 1981, souhaiteriez-vous vous retirer de cette transaction aujourd'hui, ce soir?

M. Huntington: Cela dépendrait de la situation financière ce soir.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Si vous me permettez, monsieur Huntington—et comme je l'ai déjà dit, je ne veux pas vous prendre par surprise—mais vu la situation actuelle, affirmeriez-vous que la Fednav avait beaucoup à perdre lorsqu'elle a signé cette entente en 1981, que c'était très risqué?

M. Huntington: En toute justice, je dois dire que la Fednav a été la victime des événements. Il y a là des gens très intelligents, pleins de talent, qu'il ne faut jamais sous-estimer. Lorsque le consortium s'est dissout, ces gens-là étaient les seuls du secteur privé capables de gérer le projet et le mener à bon terme. Cependant, ils ont protégé leurs intérêts avec brio et certains d'entre nous se demandent si le gouvernement aurait dû conclure cette entente.

[Texte]

Mr. Holtmann: Two supplementaries. Until a solution is found, are the discussions held here, or the questions by, let us say, Mr. Angus, damaging to further negotiations?

Mr. Huntington: I have an obligation to try to avoid the breaching of information that exists in a commercial context between two shareholders in a corporation. It would be much easier for us if this were in camera. I am hoping and praying I have not divulged or breached that code of honour and that responsibility in answers given tonight. That is a very real obligation you carry, particularly when you are involved in a Crown corporation. You have an obligation in that respect.

Mr. Holtmann: In other words, the interests of the shareholders, the Canadian people, have to be maintained in the kinds of negotiations which for your corporation take place in many categories. I think, Mr. Chairman, we are cognizant of the fact that this is where we are sitting today, with some possible damaging revelations toward the ability of the corporation to discuss with Ministers, with Treasury Board, on any occasion, the interest that we have as taxpayers and ratepayers and shareholders of the corporation.

• 2015

The Chairman: We appreciate that, Mr. Holtmann. Obviously, we appreciate there are some areas of sensitivity, but we are trying to discharge that. Mr. Huntington stated his obligation. We are members of a committee of transport, and we have an interesting situation, that there is a contract. People vitally involved in the contract, CPC, or whatever it is, the Canada Ports Corporation, have made a recommendation to make changes, to try to change that contract. I think it has been legitimate to a point. I do not think there has been any breach of commercial, competitive advantage to anybody here at the moment. I really do not think so.

There is a legitimate question that this recommendation has gone forward. It was started in another administration. It has been passed on to the present administration. I think it is legitimate to find out, as we are trying to find out, just why something has not been done about it; that is, if anything should be done about it.

Certainly the evidence yesterday—you did not have the privilege of being here, because you were otherwise occupied—showed very clearly there were many circumstances that justified getting into this type of area, a unique mixed-venture deal.

Obviously, as we now look at it, there are questions about it. Should that deal continue? That is why we are here.

But we are not going to overdo this. I appreciate your point, and I am glad you raised it. Mr. Huntington gave his responsibility, and Mr. de Belleval would have done the same thing.

Mr. Fulton, I guess you want a few minutes. Mr. Gray had about 2 minutes, and Mr. Holtmann had about 40 seconds.

[Traduction]

M. Holtmann: Deux questions supplémentaires. Jusqu'à ce que l'on trouve une solution, est-ce que les discussions que nous tenons ici ou les questions que pose M. Angus, par exemple, compromettent les négociations futures?

M. Huntington: Je me dois d'éviter de divulguer des renseignements de nature commerciale entre deux actionnaires d'une société. Ce serait beaucoup plus facile si nous étions à huis clos. J'espère de tout mon coeur que je n'ai pas enfreint ce code d'honneur et cette obligation dans les réponses que j'ai données ce soir. C'est une obligation très réelle, surtout lorsqu'il s'agit d'une société d'État.

M. Holtmann: Autrement dit, il faut sauvegarder les intérêts des actionnaires, la population canadienne, pendant toutes les négociations dans lesquelles votre société est engagée. Je pense, monsieur le président, que nous savons très bien que c'est la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Les révélations pourraient compromettre la possibilité pour la société de discuter avec les ministres et avec le Conseil du Trésor des intérêts que nous détenons dans la société à titre de contribuables et d'actionnaires.

Le président: Nous en sommes bien conscients, monsieur Holtmann. À l'évidence, certaines choses sont délicates à traiter et nous essayons d'en tenir compte. M. Huntington nous a déclaré quelles étaient ses obligations. Le Comité des transports a devant lui une situation intéressante, en ce qu'il y a un contrat. Une des parties au contrat, la SCP, c'est-à-dire la Société canadienne des ports, a recommandé d'y apporter des modifications. Cela m'apparaît régulier dans l'ensemble. Je ne pense pas que quiconque a profité d'un avantage commercial ou compétitif jusqu'à maintenant. Je ne pense vraiment pas.

Mais on peut à bon droit se demander si cette recommandation a fait du chemin. Elle a été faite sous un autre gouvernement. Elle a été transmise au gouvernement actuel. Je pense que nous avons tout lieu de nous enquerir, comme nous essayons de le faire, des raisons pour lesquelles il n'y a pas eu de suite à condition, bien sûr, qu'il faille y donner suite.

Les témoignages d'hier, que vous n'avez pas entendus parce que vous étiez occupé ailleurs, montraient très bien qu'il y a des cas où il est justifié de se lancer dans ce genre d'entreprise mixte.

Et à l'examen, des questions surgissent. Cette entente devrait-elle continuer d'exister? C'est pour répondre à cette question que nous sommes ici.

Mais nous n'allons pas dépasser les bornes. Je comprends votre point de vue et je suis heureux que vous l'ayez exprimé. M. Huntington nous a fait part de ses responsabilités et M. de Belleval en aurait fait autant.

Monsieur Fulton, je suppose que vous voulez quelques minutes. M. Gray a eu environ deux minutes et M. Holtmann, à peu près 40 secondes.

[Text]

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. de Belleval, do you at this time have government authority to negotiate with Fednav on a possible buy-out?

Mr. de Belleval: I do not have a financial mandate; no, sir.

Mr. Fulton: Do you, Mr. Huntington?

Mr. Huntington: No, I do not.

Mr. Fulton: In and around the period of July 1985, was it your understanding, either of you, that the Minister of Transport was going to make a recommendation to Cabinet to resolve this matter?

The Chairman: What is that?

Mr. Fulton: Around July of 1985, was it expected by the Canada Ports Corporation—

The Chairman: Politicians live on hope and sometimes expectation, but it has to be a little more concrete than that, I think, Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Mr. Huntington, did you look at the first of the short documents in the package?

Mr. Huntington: You are asking me to acknowledge receipt of . . . ?

Mr. Fulton: Yes. It is stamped May 16, 1985, Ports Canada Corporation. It is addressed to Mr. Michael Swinwood, Acting President and Chief Executive Officer. Did you ever read a letter that looked like this, which says at the end—

Mr. Huntington: Excuse me, I do not have it.

Mr. Fulton: It is dated April 25, 1985.

Mr. Huntington: All right, I have it.

Mr. Fulton: Did you ever read a letter that sounded like this in the end of the second paragraph?

In view of the escalating call prices for the shares of Ridley Terminals Inc., the Treasury Board requested the Minister of Transport to make recommendations to Cabinet on resolution of these issues within the next three months.

The Chairman: I think Mr. Huntington handled the question, but again we are getting into an area we debated earlier. What I am looking at is—

Mr. Fulton: It is addressed to Canada Ports Corporation. It is direct correspondence to Canada Ports Corporation.

Mr. Angus: It is right after the last long sheet in the big package.

Mr. Huntington: There was great concern at the call formula, and there was great concern that there was no shotgun clause. There was great concern that the private sector was given pre-tax privilege equivalent to the privilege of Crown corporations and the Crown. The Crown has much larger obligations to the public at large.

[Translation]

M. Fulton: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur de Belleval, êtes-vous actuellement habilité par le gouvernement à négocier avec la Fednav un rachat possible?

M. de Belleval: Non, monsieur, je n'ai pas de mandat financier.

M. Fulton: Et vous, monsieur Huntington?

M. Huntington: Non, moi non plus.

M. Fulton: Aux alentours du mois de juillet 1985, l'un de vous savait-il que le ministre des Transports s'apprêtait à faire une recommandation au Cabinet pour régler cette question?

Le président: De quoi s'agit-il?

M. Fulton: Autour de juillet 1985, la Société canadienne des ports s'attendait-elle . . .

Le président: Les hommes politiques se nourrissent d'espoir, mais il doit y avoir quelque chose d'un peu plus concret que cela, je pense, monsieur Fulton.

M. Fulton: Monsieur Huntington, avez-vous jeté un coup d'oeil au premier court document de la trousse?

M. Huntington: Vous me demandez d'accuser réception de . . . ?

M. Fulton: Oui. Cela porte le timbre du 16 mai 1985, Société canadienne des ports. Le document est adressé à M. Michael Swinwood, président-directeur général intérimaire. Avez-vous déjà lu une lettre qui ressemble à ceci, et qui se termine par . . .

M. Huntington: Excusez-moi, je ne l'ai pas.

M. Fulton: La lettre est datée du 25 avril 1985.

M. Huntington: Oui, cela va, je l'ai.

M. Fulton: Avez-vous déjà lu une lettre où l'on lit ceci à la fin du deuxième paragraphe?

Vu la montée du prix de rachat des actions de la *Ridley Terminals Inc.*, le Conseil du Trésor a prié le ministre des Transports de faire des recommandations au Cabinet sur la façon de régler ces questions dans les trois prochains mois.

Le président: Je pense que M. Huntington a répondu à la question, mais une fois encore nous entrons dans un domaine dont nous avons discuté plus tôt.

M. Fulton: La lettre est adressée à la Société canadienne des ports. Directement.

M. Angus: Elle se trouve juste après la dernière longue feuille de la grosse pile.

M. Huntington: On s'inquiétait beaucoup de la formule des prix de rachat et du fait qu'il n'y avait pas de disposition contraignante. On craignait que le secteur privé ne reçoive un privilège avant impôt équivalent aux privilèges des sociétés d'Etat. Les obligations de l'Etat vis-à-vis de la population sont beaucoup plus vastes.

[Texte]

[Traduction]

• 2020

Mr. Fulton: Have you seen or read a letter like this that was addressed to Mr. Swinwood?

Mr. Huntington: I almost go blind reading, and I must say I knew of this, yes.

Mr. Fulton: Thank you.

Turning to the next one. It is Coopers & Lybrand, Canada Ports Corporation report on proposed refinancing of Ridley Terminals, dated August 15, 1985. In your earlier evidence you referred to the resolution of the board of December 2, 1986, to have a short list of re-evaluations of the financing to deal with the Fednav matter. Is that correct?

Mr. Huntington: Just a minute. Let me get my head around your question. Yes, we have the documents. Your question again, sir.

Mr. Fulton: I am wondering whether or not . . . You referred to a December 2, 1986, resolution of the board that was sent to the Minister of Transport. The Minister of Transport had been in touch with CPC suggesting that a number of corporations, I suppose such as Coopers & Lybrand, take a look at possible means of refinancing or dealing with the Fednav matter.

Mr. Huntington: The Coopers & Lybrand document were auditors and were hired specifically, in addition to being auditors, to give as accurate a professional picture on figures and scenarios as we could get in our guidance toward communication with the government.

Mr. Fulton: Now, in the short list of re-evaluations in terms of refinancing that is being done now, is Coopers & Lybrand on that short list?

Mr. Huntington: No. There was no short list.

Mr. Fulton: Oh, you have been asked to develop a short list.

Mr. Huntington: We received a communication from the Minister in response and they asked us to include and engage or submit a short list of financial advisers that might assist the Minister in assessing whether it was wise to do it now as opposed to awaiting the '91 put and everybody, and I guess all advisers to the Minister, are saying the put is going to be put and they are gambling on that. And I, along with directors at CPC, think that is a risk that should be thought of again.

Mr. Fulton: Let me refer you to page 10 in that document. One of the things that is in the conclusion is that the CPC could also walk away from its investment and privatize RTI operations giving Fednav full ownership. Is that one of the options that you, Mr. Huntington, think might happen?

Mr. Huntington: I do not think that is going to happen but if we do not manage the cashflow of that organization very carefully, particularly in a worse case scenario as to tonnage and the survival of the north-east coal infrastructure and the mines therein, we could be in a bankruptcy situation, in which

M. Fulton: Avez-vous vu ou lu une lettre comme celle-ci, adressée à M. Swinwood?

M. Huntington: Je m'arrache les yeux à lire, et je dois dire que oui, je suis au courant de cela.

M. Fulton: Je vous remercie.

Passons au document suivant. Il s'agit d'un rapport de Coopers & Lybrand, adressé à la Société canadienne des ports sur la proposition de refinancement de la *Ridley Terminals*, en date du 15 août 1985. Précédemment, vous avez parlé d'une résolution du conseil en date du 2 décembre 1986, demandant une liste restreinte d'options sur le financement pour régler la question de la Fednav. Est-ce exact?

M. Huntington: Un moment, s'il vous plaît. Je veux bien comprendre votre question. Oui, nous avons les documents. Voulez-vous reformuler votre question, s'il vous plaît?

M. Fulton: Je me demande si . . . Vous avez mentionné la résolution du conseil du 2 décembre 1986, qui a été envoyée au ministre des Transports. Le ministre a été en rapport avec la SCP pour suggérer qu'un certain nombre de compagnies, comme la Coopers & Lybrand, je suppose, examinent des moyens possibles de refinancer la Fednav ou de régler le problème.

M. Huntington: Le document de Coopers & Lybrand est le fruit du travail d'un cabinet de vérificateurs, dont les services ont été retenus pour établir de manière aussi professionnelle que possible la situation et esquisser des scénarios pour nous aider dans nos rapports avec le gouvernement.

M. Fulton: Est-ce que Coopers & Lybrand figure sur la liste restreinte des compagnies qui pourraient se charger de la réévaluation du refinancement?

M. Huntington: Non, il n'y a pas de liste de ce genre.

M. Fulton: Oh! Mais on vous avait demandé de préparer une liste restreinte.

M. Huntington: Nous avons reçu une réponse du ministre qui nous demandait de préparer une liste restreinte de conseillers financiers qui pourraient aider le ministre à décider s'il y avait lieu de le faire maintenant plutôt que d'attendre l'option de vente de 91. Tout le monde, tous les conseillers du ministre, je pense, misent sur cette option, tandis que moi, comme les administrateurs de la SCP, je pense qu'il y a là un risque auquel il faudrait repenser.

M. Fulton: Je vous renvoie à la page 10 du document. On y dit dans la conclusion que la SCP pourrait se débarrasser de ces investissements et privatiser les opérations de la *Ridley Terminals* en transférant l'entière propriété à la Fednav. Croyez-vous qu'il s'agit là d'une des options qui pourraient se matérialiser?

M. Huntington: Non, je ne pense pas. Mais si nous ne gérons pas les liquidités de cette compagnie très soigneusement, surtout si la situation du tonnage et de l'infrastructure houillère dans le Nord-Est empire, nous pourrions être acculés à la faillite, auquel cas l'option de vente de 91 serait offerte et

[Text]

case then, the '91 put would be put and the borrowings of Fednav would be secure on a government guarantee.

Mr. Fulton: For a document like this, for Coopers & Lybrand to take a snapshot of something like RTI, what would something like this cost?

Mr. Belsher: Did I hear that Fednav's borrowings are guaranteed?

Mr. Huntington: Yes.

Mr. Belsher: I asked Mr. Auger that question the other day, Mr. Chairman, and he told me no, in a direct question. The \$23 million—

Mr. Huntington: They are guaranteed through the put.

Mr. Belsher: Oh, through the put. Okay, yes.

Mr. Huntington: I mean, if there is a put in '91 that honours the principal borrowed and the accrued interest thereon and the government, if they exercise the put or the Toronto-Dominion tells Fednav to exercise the put, the government puts up the money having been given one year's notice.

Mr. Belsher: My question was in relation to \$23 million that Fednav had originally put in.

Mr. Huntington: The \$23 million plus the accrued interest should be worth some \$50 million to \$55 million in October, 1991.

Mr. Fulton: What would a snapshot Coopers & Lybrand document like this cost?

Mr. Huntington: Some \$15,000.

Mr. Fulton: Would a snapshot now be significantly different from this, would you expect?

Mr. Huntington: I do not think you can expect studies that are worth anything to be outside of the range of \$15,000 to \$25,000.

• 2025

Mr. Fulton: What I am asking is: do you think the conclusions would be significantly different now? They seem to cover most of the proposals that are in all these other documents.

Mr. Huntington: No, you are just moving to worse-case scenarios.

Mr. Fulton: The purchase price of the federal shares is escalating at about \$700,000 a month. That seems to be pretty well agreed. Is that right?

Mr. Huntington: The escalation of the so-called CAL, yes.

Mr. Fulton: Since we have basically been awaiting CPC—here I use the collective “we”—and have really been waiting since April 1985, that is quite a long period of time for that kind of money to be accruing per month for a decision, would you not think?

[Translation]

les emprunts de la Fednav seraient garantis par le gouvernement.

M. Fulton: Combien est-ce que cela peut coûter pour obtenir une évaluation comme celle-là?

M. Belsher: Est-ce que j'ai bien entendu? Est-ce que les emprunts de la Fednav sont garantis?

M. Huntington: Oui.

M. Belsher: J'ai posé cette question à M. Auger l'autre jour, monsieur le président, il m'a répondu que non. Les 23 millions . . .

M. Huntington: Ils sont garantis par l'option de vente.

M. Belsher: Oh! Par l'option de vente. D'accord.

M. Huntington: Ce que je veux dire, c'est que s'il y a une option de vente en 1991 qui couvre le principal et les intérêts courus depuis et si le gouvernement, dans l'hypothèse où il se prévaut de l'option ou si la Toronto-Dominion dit à la Fednav de se prévaloir de l'option, alors le gouvernement engage les sommes après préavis d'un an.

M. Belsher: Ma question portait sur les 23 millions que la Fednav avait engagés à l'origine.

M. Huntington: Les 23 millions augmentés de l'intérêt couru se monteront à quelque 50 ou 55 millions en octobre 1991.

M. Fulton: L'analyse de Coopers & Lybrand, combien cela coûte-t-il?

M. Huntington: Environ 15,000\$.

M. Fulton: Pensez-vous qu'une nouvelle étude faite aujourd'hui donnerait des résultats sensiblement différents?

M. Huntington: Je pense que le prix d'une étude qui vaut quelque chose oscille entre 15,000\$ et 25,000\$.

M. Fulton: Non, ce que je vous demande, c'est si les conclusions seraient sensiblement différentes aujourd'hui? Elles semblent couvrir la plus grande partie des propositions qui se trouvent dans tous ces autres documents.

M. Huntington: Non, vous passez seulement aux scénarios les plus alarmistes.

M. Fulton: Le prix d'achat des actions fédérales monte au rythme d'environ 700,000\$ par mois. A peu près tout le monde s'entend là-dessus. Est-ce juste?

M. Huntington: La montée de ce que l'on appelle l'option de vente, oui.

M. Fulton: Comme nous—et je parle de nous tous—attendons la SCP depuis avril 1985, il me semble qu'il y a déjà longtemps qu'une somme de cette importance dort en attendant qu'une décision soit prise, ne trouvez-vous pas?

[Texte]

Mr. Huntington: Well, if in fact, as Minister Crosbie said, it is ever acted on, it starts to get very expensive. If the government in their wisdom are going to rely on the put being put, that is their decision. As directors responsible for commercial decisions warn them that we believe it is going to cost no more to exercise or negotiate a present-day worth of the put, that is our recommendation. But we are not the shareholder, and there are a lot of very talented advisers advising the shareholder. So it is frustrating—if you are frustrated, we are frustrated—but it is the process.

Mr. Fulton: Thank you.

Mr. de Belleval, do you know of any other terminal in the world unloading, stacking, reclaiming, and loading coal for \$3 a tonne?

Mr. de Belleval: I am not that familiar with all the contracts. For example, I could compare that with what is happening now at Roberts Bank. I could find a figure. Mr. Huntington tells me \$4.45. I must say that these days nobody is making money with coal trans-shipment operations in the present situation of the economics of coal, coal producing and coal shipping. It is a depressed situation now for everybody around the world because of the overproduction and overcapacity.

Mr. Huntington: Maybe some of the new terminals in China being developed by the Japanese. Who knows? I have not done the currency translation.

Mr. Fulton: I understand that one of the newer Australian ones is getting \$14 a tonne, which amazed me, for the unloading—

Mr. Huntington: Those Aussies are pretty greedy guys.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): On a point of clarification, on the \$3 a tonne, with the agreement that was originally signed in 1984 for the first delivery... was it?

A voice: Coal was provided in 1981—the through-put charge.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Regardless, is that \$3 a ton the same rate as it was when it was originally signed?

Mr. Huntington: Plus a CPI and then in 1989, I believe... I am advised that right now, from the beginning rate plus the CPIs that are in that agreement, it is up to \$4.50.

The Chairman: That is the escalation?

Mr. Huntington: Yes, that is the escalation, but then it goes to market in 1989. Six dollars in 1989, but during that initial period the revenue to the terminal was locked in by agreement.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): That original price was guaranteed? That original rate of \$3 a tonne was negotiated, if I understand correctly, between the government of the time and the coal companies that were involved in the deal.

[Traduction]

M. Huntington: En fait, comme le ministre Crosbie l'a dit, si l'on décide de faire quelque chose, ça coûtera cher. Si le gouvernement dans sa sagesse décide de miser sur cette option de vente, c'est lui que ça regarde. Nous, à titre d'administrateurs chargés de décisions commerciales, nous le prévenons que, à notre avis, il n'en coûtera pas plus cher de négocier la valeur actuelle de l'option. C'est ce que nous recommandons. Mais nous ne sommes pas des actionnaires, et il y a quantité de conseillers de talent qui donnent leur avis à l'actionnaire. Cela est bien frustrant—vous êtes frustré et nous le sommes aussi—mais il en est ainsi.

M. Fulton: Merci.

Monsieur de Belleval, y a-t-il à votre connaissance un autre terminal dans le monde qui puisse décharger, empiler, récupérer et charger du charbon à 3\$ la tonne?

M. de Belleval: Je ne connais pas tous les marchés. Par exemple, je pourrais comparer cela à ce qui se passe actuellement à Roberts Bank. Je pourrais trouver un chiffre. M. Huntington me dit que c'est 4.45\$. Je dois dire que de nos jours, personne ne fait de l'argent dans le transbordement du charbon, vu la situation financière de la production et du transport de la houille. Partout dans le monde, le marché est à plat à cause de la surproduction et de la surcapacité.

M. Huntington: Il y a peut-être certains nouveaux terminaux en Chine qui sont construits par les Japonais. Qui sait? Je n'ai pas fait la conversion des devises.

M. Fulton: Je crois savoir qu'une des nouvelles installations australiennes prend 14\$ la tonne, ce qui me renverse, pour le déchargement...

M. Huntington: Rapaces, ces Australiens.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Une précision sur les 3\$ la tonne. L'accord signé en 1984 sur les premières livraisons...

Une voix: Il y avait des dispositions sur le charbon en 1981... les frais de volume en transit.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Peu importe, ce tarif de 3\$ la tonne, est-il resté inchangé depuis la signature de l'entente?

M. Huntington: On y a ajouté l'IPC, puis, en 1989... On me dit que le tarif initial augmenté de l'indice des prix à la consommation prévu dans l'entente se situe maintenant à 4.50\$.

Le président: Est-ce cela la montée?

M. Huntington: Oui, c'est cela, mais ce sera négocié en 1989. Le tarif passera à 6\$ en 1989. Mais pendant les premières années, les recettes du terminal étaient fixées par l'entente.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le prix initial était-il garanti? Ce tarif initial de 3\$ la tonne avait été négocié, si je ne m'abuse, entre le gouvernement de l'époque et les compagnies houillères qui étaient parties au contrat.

[Text]

Mr. Huntington: I think there is another witness on your list who will be able to give you the firsthand experience and answer on that. I certainly cannot.

• 2030

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): So RTI is tied into that deal that was struck then.

Mr. Huntington: Absolutely.

Mr. de Belleval: There is an important consideration, though. It is that it is not only a matter of price per tonne. It is a matter of throughput tonnage. If we had a lot of tonnes, we would not be in a bad situation, or as bad. This terminal is designed to handle something like 14 million tonnes a year, and we are handling 6.6 million tonnes now. So it is sure that the break-even point is not that high. But the situation is such now, with the over-production all across this planet . . . that is the real problem. The problem is not a problem of basic price as much as it is a problem of quantity.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Of course the fact remains that, coming from eastern Canada, I can sign a contract tomorrow to sell a million bags of potatoes from eastern Quebec. I have not planted them. I have no fertilizer. I have nothing. I can sign a contract and tell the federal government, look, boys, you have to put the potatoes in the ground and we will deliver them.

It gives me the impression that this is what happened with the Ridley Terminals. The contract was signed. The infrastructure was not there. They signed a price of \$3 per tonne, and the federal government . . . as I mentioned on Tuesday, Fednav supposedly were the only outfit in the world that could look after it, and thank God for Fednav and Canadian Steamship Lines, or whatever. But the contract was signed, and we are stuck with the problem we have now.

It is not a question of the tonnage going through. The thing is that when the contract was signed for \$3 per tonne . . . today is 1987, and when the contract was signed there were different conditions. I think it was poor business.

The Chairman: That is your commentary.

Mr. Fulton: Mr. de Belleval, have there been any discussions regarding conflict of interest in CPC related to RTI or other matters?

Mr. de Belleval: No. We have, of course, a code of conduct in matters of conflict of interest. This code has been adopted by the board, and it is in force now. But if you are asking me if this code has been invoked about RTI, I do not think so. No, I do not think so.

Mr. Fulton: No, my question was have there been discussions in CPC regarding conflict of interest regarding RTI or other matters that CPC are involved in?

Mr. de Belleval: No, not to my knowledge.

Mr. Huntington: Conflict of interest guidelines have been delivered to all directors. Mr. Boyle is dealing one-on-one with

[Translation]

M. Huntington: Je pense qu'il y a un autre témoin sur votre liste, qui pourrait vous donner une réponse en connaissance de cause. Moi, je ne peux pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): L'entente qui a été conclue lie donc la RTI.

M. Huntington: C'est exact.

M. de Belleval: Il y a un point important dont il faut tenir compte. Le problème n'est pas seulement le prix par tonne. C'est aussi une question du tonnage en transit. Si nous avions un tonnage important, nous ne serions pas en aussi mauvaise posture. Le terminal est conçu pour manutentionner environ 14 millions de tonnes par année, alors qu'il n'en manutentionne que 6,6 millions actuellement. Il est certain que le seuil de rentabilité n'est pas aussi élevé. Mais dans la situation actuelle, le problème réel est la surproduction. Ce n'est donc pas le prix de base qui crée un problème, mais plutôt la quantité.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mais il reste que je peux signer un contrat demain pour vendre un million de sacs de pommes de terre provenant de l'est du Québec. Je ne les ai pas encore plantées. Je n'ai pas d'engrais. Je n'ai rien. Je peux signer un contrat et dire au gouvernement fédéral, écoutez, vous devez planter les pommes de terre, et nous allons les livrer.

J'ai l'impression que c'est cela qui s'est produit dans le cas de la *Ridley Terminals*. Le contrat a été signé, mais l'infrastructure n'était pas en place. Le prix a été établi à 3\$ la tonne, et le gouvernement fédéral . . . comme je l'ai mentionné mardi, il semble que la Fednav était la seule organisation au monde capable de s'en occuper. Heureusement qu'il y avait la Fednav et la Canada Steamship Lines. Mais le contrat a été signé, et nous nous retrouvons aujourd'hui avec ce problème.

Ce n'est pas la question du tonnage en transit qui pose un problème. Lorsque le contrat a été signé et le prix établi à 3\$ la tonne, les conditions étaient différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui en 1987. Voilà le problème. À mon avis il s'agit d'une mauvaise décision d'affaire.

Le président: C'est votre opinion.

M. Fulton: Monsieur de Belleval, y a-t-il eu des entretiens au sujet de la possibilité de conflits d'intérêts en ce qui concerne la RTI ou d'autres questions?

M. de Belleval: Non. Nous avons actuellement un code qui a été adopté par le conseil d'administration en ce qui concerne les conflits d'intérêts. Mais si vous me demandez si on a invoqué ce code en ce qui concerne la RTI, ma réponse est non, je ne crois pas.

M. Fulton: Non, je vous ai demandé s'il y avait eu des entretiens à la SCP au sujet de la possibilité de conflits d'intérêts concernant la RTI ou toutes autres questions qui intéressent la SCP?

M. de Belleval: Non, pas à ma connaissance.

M. Huntington: Tous les directeurs ont reçu les lignes directrices régissant les conflits d'intérêts. Monsieur Boyle

[Texte]

those guidelines and receiving the affidavits. I do not know if that answers your question.

Mr. Fulton: No. What I am wondering is, within CPC at board meetings, have there been discussions about conflict of interest regarding RTI matters, Fednav matters, or other matters CPC are involved in?

Mr. Huntington: Of course, we are very conscious of conflict-of-interest matters, yes. I am not aware that we have breached any codes or guidelines or moral behaviour.

Mr. Fulton: No, I am not asking if there was any breach. I was just wondering if there had been any discussions regarding that.

Mr. Huntington: Oh, yes.

Mr. Fulton: There have been discussions?

Mr. Huntington: Oh, yes.

Mr. Fulton: Regarding what matters?

Mr. Huntington: Regarding that subject-matter; nothing specific.

Mr. Fulton: Just regarding conflict of interest.

Mr. Huntington: Yes.

Mr. de Belleval: That is what I meant. We have a code. We have adopted it. We have discussed it. But it has not been invoked in any matter I am aware of; and not in this one.

Mr. Fulton: I am referring to the board minutes of September 23, 1985, and on page 22 there is a rather lengthy discussion on conflict of interest regarding contracts let to Lavalin.

Mr. de Belleval: It has nothing to do with RTI. You understand that. You asked me the question if the matter of conflict of interest had been discussed at the board during a board meeting about RTI. I have told you no, not to my knowledge. Now you are talking about something else, do you realize that?

Mr. Fulton: Yes.

Mr. de Belleval: Okay.

• 2035

Mr. Fulton: I am wondering how that matter was resolved.

Mr. de Belleval: There was no conflict of interest. The pertinent information was given, and it was found that there was no conflict of interest.

Mr. Fulton: Have there been any other discussions regarding conflict of interest regarding any other matters at CPC board meetings, other than the Lavalin matter?

Mr. de Belleval: Not to my knowledge.

Mr. Fulton: I would like to move on briefly to the consideration regarding CPC police. Have there been any discussions at board meetings regarding dismantling CPC police, or downgrading or getting rid of some part of the force?

[Traduction]

s'occupe personnellement de ces lignes directrices, et c'est lui qui reçoit les déclarations sous serment. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Fulton: Non. J'aimerais savoir si, au cours de réunions du conseil d'administration de la SCP, il a été question de la possibilité de conflits d'intérêt en ce qui concerne la RTI, la Fednav, ou toute autre société avec laquelle la SCP traite?

M. Huntington: Oui, bien sûr, nous sommes très conscients des questions touchant aux conflits d'intérêts. Mais à ma connaissance, nous n'avons enfreint aucun code, ni des lignes directrices.

M. Fulton: Je ne demande pas s'il y a eu infraction. Je voulais savoir s'il y avait eu des entretiens à ce sujet.

M. Huntington: Oui.

M. Fulton: Il y en a eu?

M. Huntington: Oui.

M. Fulton: À quel sujet?

M. Huntington: À ce sujet en général, rien de précis.

M. Fulton: Au sujet des conflits d'intérêts.

M. Huntington: Oui.

M. de Belleval: C'est ce que je voulais dire. Nous avons un code. Nous l'avons adopté. Nous en avons discuté. Mais à ma connaissance, il n'a jamais été invoqué.

M. Fulton: À la page 22 du procès verbal du 23 septembre 1985 de la réunion du conseil d'administration, je vois qu'il y a eu une discussion assez longue sur les conflits d'intérêts concernant les contrats impartis à Lavallin.

M. de Belleval: Cela n'a rien à voir avec la RTI. Vous comprenez cela. Vous m'avez demandé s'il avait été question de conflits d'intérêts au cours d'une réunion du conseil d'administration au sujet de la RTI. Je vous ai répondu qu'à ma connaissance, il n'en avait pas été question. Maintenant vous parlez d'autre chose, n'est-ce pas?

M. Fulton: Oui.

M. de Belleval: Très bien.

M. Fulton: Je me demande ce qui a été décidé.

M. de Belleval: Il n'y avait pas conflit d'intérêt. D'après les renseignements reçus, on a conclu qu'il n'y avait pas de conflit d'intérêt.

M. Fulton: A-t-il été question, au cours de réunions du conseil d'administration de la SCP, de conflits d'intérêts autres qu'avec Lavalin?

M. de Belleval: Pas à ma connaissance.

M. Fulton: J'aimerais passer brièvement à la question concernant la police de la SCP. Au cours de réunions du conseil d'administration, a-t-il été question de démanteler ou de réduire les forces policières de la SCP?

[Text]

Mr. de Belleval: We have ongoing discussions about police matters and the level of the force as routine matters in this sector, as in other sectors. The policy we established in June 1985 deals with the way those routine or normal problems are to be approached, and essentially, if I may summarize, it is that each port is responsible for the maintenance of their security measures, for the implementation of their security measures, and one of the tools at their disposal is of course the establishment of a police force. Now, as to the level of this police force, it is up to them to decide on these matters, and these matters have to be reviewed by the CPC board, first by a committee of the CPC, and then by the full board if it is deemed necessary.

Mr. Fulton: Was there consideration, at one point recently, given to getting rid of CPC police?

Mr. de Belleval: No, not in those terms. We are discussing the opportunity of having a certain level of police forces, but the dismantling of our police force, as such, has never been raised, as far as I know.

Mr. Fulton: Mr. Huntington, are you aware of any discussions surrounding either dismantling or getting rid of a certain part of the CPC police?

Mr. Huntington: One of the first challenges we had, Mr. Chairman, when I came aboard was to address this matter of the cost of policing services within the ports. We subsequently had the legal department, the chairman and managers of the port system, and a committee from CPC work out a security and police policy that received unanimous consent of not just the CPC board but the LPCs involved.

Now, some of the LPCs do not have or want Ports Canada police services. Others worry about the costs of those services vis-à-vis their revenues, and they are looking at gates and electronic surveillance and guards in lieu of peace officers and the savings that are possible there.

We have under review on our police committee, which met just yesterday—the chairman of which is here tonight—manning requirements and what the minimum standard is that we require for the Ports Canada police label to be made available—

Mr. Fulton: Perhaps, this is a silly question, but I assume the RCMP or local police forces have jurisdiction and authority on CPC land?

Mr. Huntington: Whatever the police need is. For instance, in Prince Rupert, that is RCMP; they do not have a police detachment up there. St. John's, Newfoundland has a small detachment. Halifax has just done a complete study of their policing needs. So it is an ongoing flux and flexible thing within the system.

Mr. Fulton: Mr. de Belleval, have there been any situations where you have gone beyond the authority vested in you as president?

[Translation]

M. de Belleval: Nous discutons régulièrement des questions concernant les forces policières. Selon la politique que nous avons établie en juin 1985 concernant la façon de résoudre les problèmes quotidiens ou normaux, chaque port doit s'assurer que ses mesures de sécurité sont mises en vigueur, et l'un des moyens de le faire est d'établir une force policière. Il revient à chaque port de décider du niveau de la force policière. Cette décision est ensuite étudiée par le conseil d'administration de la SCP, d'abord par le comité de la SCP puis par tout le conseil d'administration, s'il le juge nécessaire.

M. Fulton: N'a-t-il pas été question récemment d'éliminer les forces policières de la SCP?

M. de Belleval: Non, nous avons discuté de la possibilité de maintenir nos forces policières à un certain niveau, mais à ma connaissance, il n'a jamais été question de démanteler nos forces policières comme telles.

M. Fulton: Monsieur Huntington, êtes-vous au courant des discussions qui ont entouré soit le démantèlement ou la réduction d'une certaine partie des forces policières de la SCP?

M. Huntington: Monsieur le président, l'un des premiers défis auxquels nous avons dû faire face au début de mon mandat a été de régler la question des coûts des services policiers dans les ports. Nous avons demandé au contentieux, au président et aux directeurs des ports et à un comité de la SCP d'élaborer une politique concernant la sécurité et les forces policières. Cette politique a été approuvée à l'unanimité non seulement par le conseil d'administration de la SCP, mais aussi par les ports autonomes intéressés.

Certains ports autonomes n'ont pas ou ne désirent pas avoir les services de la police de la Société canadienne des ports. D'autres s'inquiètent des coûts de ces services par rapport à leurs revenus et ils étudient la possibilité d'installer des barrières et une surveillance électronique ainsi que des gardiens qui remplaceraient les officiers de police afin d'économiser.

Notre comité de la police, qui a tenu une réunion hier—et dont le président est présent ici ce soir—étudie actuellement quels sont les besoins en effectifs et quelle est la norme minimale requise pour recourir aux services des forces policières de la SCP...

M. Fulton: Ma question paraît peut-être ridicule, mais je présume que les terres de la SCP relèvent de la compétence et de l'autorité des forces policières locales ou de la GRC?

M. Huntington: Cela dépend des besoins. Par exemple, à Prince Rupert, c'est la GRC? Ils n'ont pas de détachement policier là-bas. À St-Jean Terre-Neuve, il y a un petit détachement. Halifax vient tout juste de terminer une étude détaillée de ses besoins. Cela varie donc constamment selon les besoins du réseau.

M. Fulton: Monsieur de Belleval, vous est-il déjà arrivé d'outrepasser les pouvoirs qui vous sont conférés à titre de président?

[Texte]

Mr. de Belleval: I do not think so.

Mr. Fulton: Have there been discussions at the CPC board regarding situations where board members thought you had gone beyond the powers of the president?

• 2040

Mr. de Belleval: Not board members.

Mr. Fulton: Has anyone raised it?

Mr. de Belleval: Yes, it was raised once, as far as I know.

Mr. Fulton: Who raised that?

Mr. de Belleval: The vice-president of the corporation at the time.

Mr. Fulton: His name was what?

Mr. de Belleval: Mr. Swinwood.

Mr. Fulton: Where is he now?

Mr. de Belleval: I think he is working in a law firm in this town.

Mr. Fulton: What was the situation in which he challenged what you were doing? What was the issue over which he challenged your authority in doing what you are doing there now?

Mr. de Belleval: He had reason to believe at the time that such was the case.

Mr. Fulton: Could you tell us what the issue was?

Mr. de Belleval: There were some issues. I can give an example if you want.

Mr. Fulton: Yes.

Mr. de Belleval: There was the award of a contract for the building of a tug. Mr. Swinwood thought I had given a contract to build such a tug without the proper authorization of the board. Actually, you know no such contract had been awarded.

Mr. Fulton: What was the cost of the tug?

Mr. de Belleval: Around \$3 million.

Mr. Fulton: What is your spending authority as president?

Mr. de Belleval: It depends on the matters and the sorts of expenses. But to come back to this issue of, let us say, awarding a contract of \$3 million for a tug, unless I had a specific authorization from the board to award such a contract by a resolution of the board, normally only the executive committee could award such a contract or could authorize me to sign such a contract.

Mr. Fulton: Was the authority of the executive committee in your hands at the time you awarded the contract for the tug?

Mr. de Belleval: Yes, of course.

[Traduction]

M. de Belleval: Je ne le crois pas.

M. Fulton: Y a-t-il eu des discussions au cours des réunions du conseil d'administration de la SCP concernant des situations où les membres du conseil d'administration estimaient que vous aviez outrepassé vos pouvoirs de président?

M. de Belleval: Pas les membres du conseil.

M. Fulton: Mais est-ce que quelqu'un a soulevé cette question?

M. de Belleval: Oui, à ma connaissance, quelqu'un l'a fait une fois.

M. Fulton: Qui?

M. de Belleval: Le vice-président de la société.

M. Fulton: Et comment s'appelait-il?

M. de Belleval: M. Swinwood.

M. Fulton: Où est-il maintenant?

M. de Belleval: Je crois qu'il travaille dans un cabinet d'avocats de la ville.

M. Fulton: Dans quelle circonstance a-t-il contesté ce que vous faisiez? À quel sujet l'a-t-il fait?

M. de Belleval: Il avait à l'époque des raisons de croire que c'était bien le cas.

M. Fulton: Pouvez-vous nous dire à quel sujet?

M. de Belleval: Il y avait plusieurs questions; je puis vous en citer si vous voulez.

M. Fulton: Oui.

M. de Belleval: Il y avait l'attribution d'un contrat de construction d'un remorqueur. M. Swinwood estimait que j'avais accordé le contrat en question sans avoir préalablement obtenu l'autorisation appropriée du conseil. Or, en l'occurrence, aucun contrat de la sorte n'avait été accordé.

M. Fulton: Combien coûtait le remorqueur?

M. de Belleval: Environ 3 millions de dollars.

M. Fulton: En tant que président, quelle est votre autorisation de dépenses?

M. de Belleval: Cela dépend du genre de dépense. Cependant, pour revenir à l'attribution d'un contrat de 3 millions de dollars relatif à la construction d'un remorqueur, je ne pouvais prendre une telle initiative moi-même sans avoir préalablement obtenu l'autorisation du conseil par un vote; et en l'absence d'une telle décision, en règle générale, seul le comité exécutif peut accorder un tel contrat ou m'autoriser à le faire.

M. Fulton: L'autorité du conseil exécutif vous avait-elle été dévolue au moment de l'attribution de ce contrat?

M. de Belleval: Oui, bien sûr.

[Text]

Mr. Fulton: So what was Mr. Swinwood's concern, then, if you had the proper authority from the part of the board that was required?

Mr. de Belleval: He thought that at the time I had already awarded the contract without my having been delegated the authority, which was not true because I had not actually awarded the contract. Actually, the contract was awarded a few months later by me, as a matter of fact, and with the authorization of the board.

Mr. Fulton: Was there any situation in which Mr. Swinwood was concerned about your utilization of authority, where you had in fact broached the delegated powers you have?

Mr. de Belleval: I think there was one instance where it could have been argued that the delegation of authority was not crystal clear.

Mr. Fulton: What situation was that?

Mr. de Belleval: It was the conclusion of a severance payment to one of our former employees. It was a rather small consideration, relatively speaking.

Mr. Fulton: To whom was that severance payment made?

Mr. de Belleval: To one of our former employees. The name is irrelevant, as a matter of fact.

Mr. Fulton: Was it a substantial amount of money?

Mr. de Belleval: This person had already been recommended for a severance payment, and this individual had decided not to accept this severance payment and to take the corporation to court. In the end, we were able to make an out-of-court settlement with him, and the additional amount that was awarded to him—that is, additional to our first proposal—was in excess of \$25,000. It seemed that the authority of the chief executive officer to incur an expense in excess of \$25,000 for an unbudgeted item—and this was apparently an unbudgeted item—had been exceeded by a few thousand dollars.

• 2045

Mr. Fulton: How much more than \$25,000?

Mr. de Belleval: I would say perhaps \$10,000, around that amount of money.

Mr. Fulton: Did the board executive committee subsequently ratify that severance payment?

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Fulton: That is the only situation that you are aware of, that you can recollect, where Mr. Swinwood was correct, that you had exceeded your delegated authority?

Mr. de Belleval: Perhaps he was technically correct.

Mr. Fulton: That is the only one though?

Mr. de Belleval: Yes, I think so.

Mr. Fulton: You are sure?

Mr. de Belleval: I think so, yes.

[Translation]

M. Fulton: En ce cas, par quoi M. Swinwood était-il préoccupé puisque le conseil vous avait autorisé à accorder le contrat?

M. de Belleval: Il pensait que j'avais autorisé le contrat sans m'être préalablement fait déléguer l'autorité de le faire, or cela n'était pas vrai puisque je n'avais pas encore accordé le contrat au moment où il soulevait la question. De fait, c'est quelques mois plus tard que j'ai accordé le contrat et avec la pleine autorisation du conseil.

M. Fulton: M. Swinwood avait-il des réserves sur la façon dont vous aviez fait usage de votre pouvoir, estimait-il que vous n'aviez pas respecté votre délégation de pouvoirs?

M. de Belleval: Je crois que dans un cas, il aurait été possible d'avancer que la délégation de pouvoirs n'était pas très claire.

M. Fulton: De quel cas s'agissait-il?

M. de Belleval: De l'indemnité de départ accordée à un de nos anciens employés. Il s'agit à vrai dire d'une question d'une importance assez minime.

M. Fulton: À qui cette indemnité a-t-elle été accordée?

M. de Belleval: À un de nos anciens employés. Son nom n'a pas d'importance.

M. Fulton: Cette indemnité était-elle très élevée?

M. de Belleval: Il avait déjà été recommandé que la personne en question reçoive une telle indemnité, or elle avait décidé de ne pas l'accepter pour plutôt poursuivre la société devant les tribunaux. En fin de compte, nous en sommes arrivés à une transaction avant jugement, et l'indemnité totale a atteint plus de 25,000\$. Il semble que dans ce cas, c'est-à-dire le versement d'une somme supérieure à 25,000\$ qui ne figurait pas au budget—et c'était bien le cas—on avait excédé l'autorisation de dépenses du directeur général de quelques milliers de dollars.

M. Fulton: De combien la somme excédait-elle 25,000\$?

M. de Belleval: Je dirais d'environ 10,000\$.

M. Fulton: Est-ce que le comité exécutif du conseil d'administration a ensuite approuvé cette indemnité de départ?

M. de Belleval: Oui.

M. Fulton: C'est la seule situation qui vous vienne à l'esprit, où M. Swinwood avait raison et où vous avez outrepassé les pouvoirs qui vous avaient été délégués?

M. de Belleval: Il avait peut-être raison du point de vue de la forme.

M. Fulton: Cependant, c'est bien le seul cas?

M. de Belleval: Oui, je crois.

M. Fulton: Vous en êtes sûr?

M. de Belleval: Oui.

[Texte]

Mr. Fulton: When you were appointed, Mr. de Belleval, a press release was released from the Prime Minister's Office, and there was an inaccuracy in it. Do you recall that?

Mr. de Belleval: I became aware that my CV had been translated, without my knowledge, and there was an inaccuracy in it, yes.

Mr. Fulton: Do you recall—

Mr. de Belleval: When I became aware of that, I asked that the translation be corrected.

Mr. Fulton: Are you aware that the same inaccuracy appears in other publications, other than the Prime Minister's press release?

Mr. de Belleval: Yes, I think it had been brought to my attention. As a matter of fact, I did not know that this inaccuracy came from this press release. At a later time, a casual remark was made to me. I said that the information being commented upon was not correct. Then I became aware of this inaccuracy and asked for the proper correction.

Mr. Fulton: That inaccuracy had been around for several years though, is that not correct?

Mr. de Belleval: No, only for a few weeks, as a matter of fact, or a few months. This inaccuracy was brought about through this translation. This translation was not done by me or under my authority.

The French CV was translated by somebody—I do not know by whom—and circulated without my knowledge.

Mr. Fulton: The translation was done in the Prime Minister's Office.

Mr. de Belleval: I do not know where it was done.

Mr. Fulton: But you provided—

Mr. de Belleval: I provided the—

Mr. Fulton:—a proper CV to the Prime Minister's Office.

Mr. de Belleval:—proper CV in the French language, yes. This CV is correct, as far as I know.

Mr. Fulton: The original press release from the Prime Minister's Office stated that you attended the London School of Economics from 1964 to 1967—

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Fulton:—and that you received a PhD in political science from that school.

Mr. de Belleval: No. The French CV said that I had attended the London School of Economics, and followed the course at the PhD level. I never submitted my thesis, so I never received the PhD.

Mr. Fulton: Did you receive any degree from the London School of Economics?

Mr. de Belleval: No.

[Traduction]

M. Fulton: Lorsque vous avez été nommé, monsieur de Belleval, le communiqué de presse émanant du bureau du premier ministre contenait un renseignement inexact. Vous en souvenez-vous?

M. de Belleval: J'ai appris que mon *curriculum vitae* avait été traduit à mon insu, et qu'une erreur s'y était glissée. Oui.

M. Fulton: Vous en souvenez-vous...

M. de Belleval: Lorsque j'ai été au courant, j'ai demandé que la version traduite soit corrigée.

M. Fulton: Saviez-vous que la même erreur a été répétée dans d'autres publications, à part le communiqué de presse du bureau du premier ministre?

M. de Belleval: Oui, cela a été porté à mon attention. J'ignorais cependant que c'est le communiqué de presse qui était à la source de cela. Plus tard, lorsque quelqu'un m'a fait une remarque, j'ai dit que le renseignement en question était erroné. Ensuite je me suis rendu compte de l'existence de ce renseignement inexact et j'ai demandé qu'on fasse les corrections appropriées.

M. Fulton: Cependant, cette erreur figurait dans des documents depuis bon nombre d'années, c'est bien cela?

M. de Belleval: Non, seulement depuis quelques semaines, ou quelques mois. C'est la traduction qui en a été la cause, et elle n'a été ni faite ni autorisée par moi.

Mon *curriculum vitae* français a été traduit par quelqu'un que je connais pas et distribué à mon insu.

M. Fulton: La traduction a été effectuée au bureau du premier ministre.

M. de Belleval: J'ignore où elle a été faite.

M. Fulton: Cependant, vous avez fourni...

M. de Belleval: J'ai fourni un...

M. Fulton:... un *curriculum vitae* approprié au bureau du premier ministre.

M. de Belleval:... oui, un *curriculum vitae* approprié rédigé en français. À ma connaissance, celui-là est exact.

M. Fulton: Dans le premier communiqué de presse émanant du bureau du premier ministre, il était dit que vous aviez étudié à la *London School of Economics* de 1964 à 1967...

M. de Belleval: Oui.

M. Fulton:... et que vous y aviez obtenu un doctorat en sciences politiques.

M. de Belleval: Non. Le *curriculum vitae* français précisait que j'avais suivi des cours à la *London School of Economics* au niveau du doctorat. Je n'ai jamais présenté de thèse et n'ai donc jamais obtenu le titre de docteur.

M. Fulton: Avez-vous reçu un diplôme quelconque de la *London School of Economics*?

M. de Belleval: Non.

[Text]

The Chairman: Is this the same CV you used when you were a Minister in the Quebec government?

Mr. de Belleval: Yes. As a matter of fact, this CV appears in the parliamentary guide of the National Assembly in Quebec. It says that I attended the London School of Economics, and followed the curriculum at the PhD level. But it does not mention that I actually received a PhD.

Mr. Fulton: I would like to sum up and get on the record the evidence that we have heard from both of you. It would appear that you, particularly, Mr. Huntington, and the board and Mr. de Belleval as well, have made a great deal of effort to try to resolve the Fednav matter. Obviously, this is in the interests of Fednav, but it is also in the interest of the principal shareholder, CPC, and, in a very direct way, the taxpayers of Canada. You have been basically frustrated in your efforts, since April of 1985, in getting the government to act, following your missing the window of opportunity with the supplementary estimates and a Treasury Board submission.

You have basically been frustrated in getting Cabinet, Treasury Board, the Minister of Finance, or the Minister of Transport to give you the necessary financial instruments to negotiate a satisfactory settlement, in terms of the veto power and the other matters we have been discussing here today.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, my frustration really is not the point, as long as I, as chairman, and my fellow directors are doing our duty on behalf of the shareholder. The decision rests with the shareholder. We accept that. We just do our best, and the shareholder might have very good reasons not to proceed.

• 2050

Mr. Fulton: Would you agree, Mr. de Belleval, that the summary, that CPC have done what could be done within the rubrics of your own budget and your efforts with your finance committee in sending forward Cabinet submissions to the Minister of Transport and your attempts to get things rolling to find a satisfactory solution to protect the shareholder? You have done everything you can within CPC to achieve that end?

Mr. de Belleval: I would say that not only we, but many people, have been involved in this matter and have done what they thought was appropriate.

I have received technical information about an answer I just gave you about this issue of overreaching my spending authority, and I made a mistake. Actually, the report we were referring to, by Mr. Swinwood... on this particular aspect I was talking about—that is, the severance payment—I made a mistake. It was not about my having overreached my delegation of authority, because the amount was not in excess of \$25,000. It was about another issue. So I must say, whether or

[Translation]

Le président: S'agit-il du même *curriculum vitae* que celui que vous avez employé lorsque vous étiez ministre du gouvernement du Québec?

M. de Belleval: Oui. D'ailleurs, il figure dans le guide parlementaire de l'Assemblée nationale du Québec. On y voit que j'ai suivi des cours à la *London School of Economics* au niveau du doctorat. Il n'est toutefois pas fait mention d'un grade.

M. Fulton: J'aimerais maintenant résumer les propos de nos deux témoins. Dans le cas de M. Huntington surtout, mais aussi de la part du conseil et de M. de Belleval, il semble qu'on se soit beaucoup efforcé de résoudre la question de la société Fednav. Il ne fait aucun doute que cela est dans l'intérêt de la société en question, mais aussi du principal actionnaire, c'est-à-dire la Société canadienne des ports nationaux, sans oublier les contribuables canadiens, qui sont directement touchés. Cependant, les efforts que vous avez déployés depuis avril 1985 afin que le gouvernement agisse sont restés à peu près lettre morte, étant donné que vous n'avez pas réussi à profiter du budget supplémentaire ni d'une demande au Conseil du trésor.

Vous n'avez pas obtenu du cabinet, ni du Conseil du trésor, ni du ministre des Finances ni encore du ministre des Transports qu'ils vous remettent les moyens financiers indispensables pour négocier un règlement satisfaisant par rapport au droit de veto et aux autres questions dont nous avons discuté aujourd'hui.

M. Huntington: Monsieur le président, là n'est pas ma difficulté; ce qui compte, c'est que moi-même en tant que président et mes collègues du conseil d'administration, nous acquittions bien de nos responsabilités vis-à-vis de l'actionnaire. En dernière analyse, c'est à ce dernier qu'il revient de prendre une décision, et nous l'acceptons. Nous faisons donc de notre mieux, et l'actionnaire peut avoir de très bonnes raisons de ne pas aller de l'avant.

M. Fulton: Monsieur de Belleval, conviendriez-vous que la Société canadienne des ports a fait ce qu'elle pouvait, compte tenu des limites de son budget, et que vous-même et votre Comité des finances vous efforcez d'envoyer les demandes du Cabinet au ministre des Transports et avez pris d'autres initiatives afin de protéger le contribuable? Vous avez bien fait tout ce que la Société canadienne des ports pouvait faire pour atteindre cet objectif?

M. de Belleval: Je dirais que nous n'avons pas été les seuls à le faire, car bon nombre d'autres personnes sont intervenues afin de prendre les initiatives jugées appropriées.

J'ai reçu des précisions sur une réponse que je vous ai fournie au sujet des autorisations de dépenses que j'aurais outrepassées, et j'ai fait une erreur. Au sujet du rapport de M. Swinwood portant sur l'indemnité de départ, je me suis trompé. La question ne portait pas sur le fait d'avoir outrepassé mon pouvoir de dépenser, étant donné que la somme n'excédait pas 25,000\$. La question portait sur autre chose. Je dois donc préciser qu'il n'y a pas eu de dépenses excédentaires de ma part, que j'aie outrepassé mes pouvoirs ou non.

[Texte]

not I overreached my delegation of authority, no such occurrence did actually happen.

So I was on the safe side in saying perhaps there was one instance; but there was no instance at all. It was another problem. It was another matter. It was not a matter of having overreached my spending authority, because actually the additional amount was under \$25,000. So it was another issue.

Mr. Fulton: Could I then ask you, Mr. de Belleval, the other issue? What was the other issue?

Mr. de Belleval: It was a matter of process.

Mr. Fulton: And could you explain what the process was?

Mr. de Belleval: The VP was not happy with the fact that those discussions about an out-of-court settlement had been done without the presence of a solicitor.

Mr. Fulton: That is required in the Canada Ports Corporation Act?

Mr. de Belleval: No, not necessarily. What is required is that any legal contract or binding arrangement between the corporation and anybody must be reviewed at law by a solicitor. This, of course, we do all the time. We have no problem with that.

Mr. Fulton: So you were involved in that situation. What you are saying is Mr. Swinwood was right, on that one occasion when you completed that contract in relation to the severance pay there was not a lawyer present.

Mr. de Belleval: No, he was not right, as far as I am concerned, because all the time we have that kind of discussion without the presence of a lawyer. But he felt because there was a lawsuit in process, only a lawyer should have discussed this matter.

It is a matter of opinion. It is not a matter of following a by-law or a specific process. All the time, actually, many times, in many occurrences, we discuss those things without the presence of a lawyer. This very afternoon we were discussing... for example, my director of personnel was discussing such a thing with somebody without the presence of a lawyer. But at a certain point, most of the time before we start the discussion and after the discussion, we will make sure that a lawyer is involved so that no mishap will happen. But it is normal procedure to have those discussions on a bona fide basis. It was not an abnormal situation but Mr. Swinwood felt that it was... In his own judgment, he would have preferred it in another context. That was his opinion; it was not mine. Eventually the matter, as I said, was finalized quite properly.

• 2055

Mr. Fulton: Mr. Chairman, just one final point.

The Chairman: Sure, just a final. We have been here awhile.

Mr. Fulton: The presentation of evidence by witnesses is very important; the accuracy of it, I think, is very important. One of the questions that I put to Mr. de Belleval was whether

[Traduction]

En conséquence, même si par prudence je disais qu'il y avait eu dépassement de dépenses, tel n'a pas été le cas. Il s'agit d'un autre problème, une autre question. La somme supplémentaire était inférieure à 25,000\$. Il s'agit donc d'une autre question.

M. Fulton: Dans ce cas, monsieur de Belleval, pouvons-nous savoir de quelle autre question il s'agit?

M. de Belleval: Il s'agissait d'une question de procédure.

M. Fulton: Et pouvez-vous nous expliquer cela?

M. de Belleval: Le vice-président était contrarié du fait que les discussions relatives à une transaction avant jugement avaient eu lieu sans la présence d'un avocat.

M. Fulton: Est-ce exigé en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports?

M. de Belleval: Non, pas nécessairement. Ce qui est obligatoire, c'est que tout contrat ou toute entente contraignante intervenu entre la Société et une autre partie fasse l'objet d'un réexamen de la part d'un avocat. Bien entendu, nous faisons cela tout le temps. Cela ne pose aucun problème.

M. Fulton: Vous avez donc été dans une telle situation. Ce que vous affirmez, c'est que M. Swinwood avait raison, c'est-à-dire la fois où vous avez signé un contrat relatif à une indemnité de départ en l'absence d'un avocat.

M. de Belleval: Non, il n'avait pas raison à mon avis, car ce genre de discussion se passe couramment en l'absence d'un avocat. Cependant, il estimait qu'étant donné qu'une action en justice avait été intentée, seul un avocat aurait dû en discuter.

C'est une affaire d'opinion. Il ne s'agit pas du tout de se conformer à un arrêté quelconque ou à une procédure établie. Il arrive presque tout le temps, enfin fréquemment que nous discutons de telles choses sans qu'un avocat ne soit présent. Cet après-midi même mon directeur du personnel s'est entretenu de ce genre de choses avec quelqu'un d'autre sans la présence d'un avocat. Cependant, à un moment donné, dans la plupart des cas avant et après la discussion elle-même, nous recourons aux services d'un avocat afin d'éviter tout problème. Cela dit, il est courant de tenir ces discussions entre particuliers, sans la présence d'un homme de loi. La situation évoquée par M. Swinwood n'était donc pas anormale en dépit de son avis là-dessus... Il aurait en effet préféré que les choses se passent autrement. C'est son avis; ce n'est pas le mien. De toute façon, la question a fini par se régler d'une façon tout à fait appropriée.

M. Fulton: Monsieur le président, une dernière intervention.

Le président: Oui, seulement une autre question, car cela fait déjà quelque temps que nous sommes ici.

M. Fulton: Les témoignages sont très importants et surtout leur exactitude. À cet égard, l'une des questions que j'ai posées à M. de Belleval était à savoir si l'erreur figurant dans le

[Text]

or not this error that was in the Prime Minister's press release had been around for some time. The 1981 *Canadian Parliamentary Guide*, on page 900, lists Mr. de Belleval as receiving a doctorate in political science on May 25, 1963.

The Chairman: Is that in English or in French?

Mr. Fulton: It is in English.

The Chairman: Well, he said that the thing was translated.

Mr. de Belleval: That is what I said.

The Chairman: That is what he said, so let us get on to something here.

Mr. de Belleval: I am not aware of those publications.

The Chairman: You have explained it Mr . . .

Mr. de Belleval: de Belleval.

The Chairman: I was going to say Mr. Swinwood.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Anyway, any other questions on the operations of Ports Canada?

Mr. Angus: Mr. Chairman. Gentlemen, I would like to spend a couple of moments trying to understand the functioning of the board and the relationships between the board and the president and the staff.

Mr. Huntington, perhaps I can start with you. Chairman of the board, I assume, is the senior person—I will not use the term officer—senior person in the organization. What powers do you have as an individual, as chairman of the board?

Mr. Huntington: I am spokesman for the board. The board is a collective and it is involved in policy and approval of authorities requested of it by the CEO and its staff.

Mr. Angus: Do you have any direct operational responsibilities?

Mr. Huntington: No.

Mr. Angus: It is just the policy matter. Are you full-time though?

Mr. Huntington: No.

Mr. Angus: You are not.

In terms of the position of president and chief executive officer, Mr. de Belleval, what powers do you have? What powers does your position have?

Mr. de Belleval: I am placed under the overall authority of the board in all matters.

Mr. Angus: I am sorry. Would you say that again?

Mr. de Belleval: I am placed under the authority of the board. I am a member of the board at the same time but collectively the board, I would say, is the overall authority and I am delegated the proper authority to look after the discharge of the responsibilities of the board.

[Translation]

communiqué de presse du bureau du premier ministre remontait à il y a longtemps. Or, à la page 900 du Guide parlementaire canadien, il est précisé que M. de Belleval avait reçu un doctorat en sciences politiques le 25 mai 1963.

Le président: Est-ce en anglais ou en français?

M. Fulton: En anglais.

Le président: Eh bien, il a précisé que l'erreur se trouvait dans la version traduite.

M. de Belleval: C'est ce que j'ai dit.

Le président: C'est ce qu'il a dit, passons donc à autre chose.

M. de Belleval: Je ne suis pas au courant de ces publications.

Le président: Vous vous êtes expliqué, monsieur . . .

M. de Belleval: de Belleval.

Le président: J'allais dire M. Swinwood.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Y a-t-il d'autres questions sur les activités de la Société canadienne des ports?

M. Angus: Monsieur le président, messieurs, j'aimerais savoir comment fonctionne le conseil d'administration et aussi quels sont les liens entre ce conseil et son président et son personnel.

Monsieur Huntington, peut-être pourrais-je commencer par vous interroger. Je suppose que le président du conseil d'administration exerce les responsabilités les plus importantes au sein de l'organisation. De quels pouvoirs disposez-vous en tant que président du conseil?

M. Huntington: Je suis le porte-parole du groupe. Ce conseil réunit des personnes qui adoptent des politiques et approuvent les autorisations de dépenses que lui demandent le directeur général et son personnel.

M. Angus: Avez-vous des responsabilités opérationnelles directes?

M. Huntington: Non.

M. Angus: Il ne s'agit que d'adopter des politiques. Travaillez-vous à plein temps?

M. Huntington: Non.

M. Angus: Vous ne travaillez pas à plein temps.

Monsieur de Belleval, de quels pouvoirs disposez-vous en tant que président directeur général?

M. de Belleval: Pour toutes les questions, je relève de l'autorité générale du conseil d'administration.

M. Angus: Excusez-moi, mais auriez-vous l'obligeance de répéter?

M. de Belleval: Je relève de l'autorité du conseil d'administration. J'en fais partie, mais j'en relève, et je reçois une délégation de pouvoirs lorsqu'il s'agit d'exercer certaines responsabilités du groupe.

[Texte]

The Chairman: You are chief executive officer, I believe.

Mr. de Belleval: I am president and chief executive officer.

The Chairman: On a full-time basis.

Mr. de Belleval: On a full-time basis, yes.

Mr. Angus: Who are the members of the executive committee? What positions?

The Chairman: They are in the annual report, Mr. Angus.

Mr. de Belleval: Do you want to know the names of the members?

Mr. Angus: No, not the names of the members.

Mr. de Belleval: What are their tasks?

Mr. Angus: No. What positions are automatically on the executive committee?

Mr. de Belleval: Oh, I am sorry.

Mr. Huntington: They are members from the board; automatically, chairman, chief executive officer, vice-chairman. Then the other members of the executive committee are appointed by the board.

Mr. Angus: How many is that, two?

Mr. Huntington: Up to four others.

Mr. de Belleval: So it is seven all together.

The Chairman: It is all there in the annual report, page 4.

Mr. Angus: Does the president have the authority of the board of directors to direct the nature of police investigations?

• 2100

Mr. de Belleval: No. Nobody, as a matter of fact, has this authority. According to the law of this country, a peace officer is autonomous in the discharge of his duties as a peace officer.

Mr. Angus: I understand that for a fairly lengthy period the board itself, you two gentlemen in particular, spent considerable time trying to sort out the manner in which the board would function, the roles and responsibilities of each of the positions of chairman and president. Has that matter come to a conclusion?

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Angus: Mr. Huntington?

Mr. Huntington: It is improving substantially.

The Chairman: To make it even more relevant, as a result of your experience and since this is a new Canada Ports Corporation—it is the first time you have been before this committee—does the board through its executive committee or do you as the two officers have any suggestions to make for amendments to the act to help clarify whatever situations might have been there as this embryonic corporation got under way?

[Traduction]

Le président: Je crois que vous êtes directeur général.

M. de Belleval: Je suis à la fois président et directeur général.

Le président: À temps plein.

M. de Belleval: Oui, à temps plein.

M. Angus: Qui fait partie du comité de direction? Quelles fonctions exercent ses membres?

Le président: Cela figure dans le rapport annuel, monsieur Angus.

M. de Belleval: Voulez-vous les noms des membres?

M. Angus: Non.

M. de Belleval: Vous voulez connaître les responsabilités?

M. Angus: Non. J'aimerais savoir quels titulaires de postes sont nommés d'office au sein du comité de direction.

M. de Belleval: Oh, je m'excuse, je comprends.

M. Huntington: Il s'agit des membres du conseil; d'office, il y a le président, le directeur général et le vice-président. Ensuite viennent les autres membres du comité de direction nommés par le conseil d'administration.

M. Angus: Combien y en a-t-il, deux?

M. Huntington: Jusqu'à quatre.

M. de Belleval: Il y en a donc sept au total.

Le président: Vous trouverez tout cela dans le rapport annuel, à la page 4.

M. Angus: Le président dispose-t-il d'une autorité déléguée par le conseil d'administration lui permettant d'orienter les enquêtes policières?

M. de Belleval: Non. De fait, personne n'a cette autorité. D'après la loi canadienne, les agents de la paix peuvent s'acquitter de leurs fonctions en toute autonomie.

M. Angus: On me dit que, pendant un certain temps, le conseil d'administration—vous deux messieurs, en particulier—avez passé considérablement de temps à essayer de définir son fonctionnement, ainsi que le rôle et les responsabilités du président du conseil d'administration et du président de la Société. Avez-vous réglé la question?

M. de Belleval: Oui.

M. Angus: Monsieur Huntington?

M. Huntington: Cela s'améliore beaucoup.

Le président: Soyons plus précis. Étant donné qu'il s'agit d'une nouvelle Société canadienne des ports—et comme c'est la première fois que vous comparez devant le Comité—le comité exécutif du conseil recommande-t-il des modifications à la loi pour essayer de résoudre les problèmes qui sont survenus lorsque la Société en était à ses débuts?

[Text]

Mr. Huntington: I think maybe a careful reading of the very soft language in my opening statement might indicate that. There is work under way of recommendations that will subsequently be submitted and discussed and considered by the board that will be forwarded as a recommendation to the Minister. The board has the power to amend its by-laws. We have been in a three-day session as a full board on these problems of machinery, as the corporation evolves, and as we adjust to the delivering out of operating powers to the ports of Canada, and as we wrestle with the remaining role for the corporation here in Ottawa, and as we receive guidance and assistance in determining what is expected of us in terms of protecting the national interest.

That is in the opening report that I gave you in such a brief, succinct, and concise manner, Mr. Chairman, that you might have missed the content of it.

The Chairman: If I missed it this time, Mr. Huntington, I will be interested the next time you appear as to if you have evolved any suggested changes, and we might be able to explore them.

Mr. Huntington: I will come back soon if you are looking forward to it.

The Chairman: We just may, but we are going to wind this up pretty soon because we are getting down to the end of the road. We are sailing into the port.

Mr. Angus: You mentioned advice and guidance. I understand that some of that advice and guidance came from the previous Minister of Transport. Was that in the form of gentle prodding, conciliation assistance, or instructions?

The Chairman: Under the act the Minister can give directions, Mr. Angus. Anyway, let us hear—

Mr. Huntington: The statement of Minister Axworthy back in the formative days of the Canada Ports Corporation was of value in guidance to the board in taking up its duties. The January 1985 speech of Minister Mazankowski in Vancouver laid down a framework and a theme in which the directors might guide the corporation, and I believe we have worked very diligently towards the theme he spelled out for us. We now have a new Minister on board and, having some knowledge of the pressure that staff and Ministers are under, we will subsequently be just delighted to receive an instruction and a statement from him. But, again, he is a human being and his staff are only human and they are very overworked and you just have to wait for this in this particular system.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Huntington. In fairness to you, I obviously was not clear enough. I was not thinking of any public utterances by any Minister, but I was talking about direct personal discussions with you gentlemen, perhaps the board, or members of the board. Could you confirm that in fact that did happen?

[Translation]

M. Huntington: Je crois l'avoir laissé entendre dans ma déclaration préliminaire. Nous sommes actuellement en train d'élaborer des recommandations qui seront étudiées par le conseil d'administration avant d'être soumises au ministre. Le conseil d'administration est habilité à modifier son règlement interne. Le conseil entier a d'ailleurs consacré trois pleines journées à l'étude des problèmes de fonctionnement de la Société, notamment les difficultés d'adaptation à la suite de la délégation de pouvoirs aux ports canadiens, le rôle changeant de la Société ici même, à Ottawa, et l'aide et les conseils qu'il nous faut pour déterminer avec précision notre mandat de protection de l'intérêt national.

C'était dans ma déclaration préliminaire, monsieur le président, déclaration qui a peut-être été si brève, succincte et concise que vous l'avez manquée.

Le président: Si je l'ai manqué cette fois, j'aimerais tout de même la prochaine fois que vous comparaissez savoir si vous avez élaboré des recommandations de changement que nous pourrions peut-être étudier.

M. Huntington: Je pourrai revenir bientôt si vous le désirez.

Le président: Il est possible que nous le demandions, mais nous avons l'intention de terminer cette étude sous peu, car il ne nous reste plus beaucoup de temps. On pourrait dire que nous sommes sur le point de mener l'étude à bon port.

M. Angus: Vous avez parlé d'aide et de conseils. Je crois savoir qu'une partie provenait de l'ancien ministre du Transport. Était-ce sous la forme d'encouragements subtils, d'aide à la conciliation ou de directives?

Le président: Monsieur Angus, en vertu de la loi, le ministre peut donner des directives. De toute manière, laissons . . .

M. Huntington: La déclaration du ministre Axworthy pendant les débuts de la Société canadienne des ports nous a été d'une aide précieuse pour prendre nos fonctions. Le discours prononcé en janvier 1985 par le ministre Mazankowski à Vancouver délimitait un cadre de travail et un thème pour aider les directeurs à orienter les travaux de la Société, et j'estime que nous avons travaillé très fort pour réaliser les objectifs qui nous ont été fixés. Nous avons maintenant un nouveau ministre et, conscients des pressions que subissent le personnel et les ministres, ainsi que des compétences qu'ils doivent posséder, nous nous ferons un plaisir d'accueillir ses directives et ses déclarations. Mais, rappelons-le, le ministre et son personnel sont des êtres humains, ils sont surchargés, et dans notre système, il faut simplement faire montre de patience.

M. Angus: Merci, monsieur Huntington. En toute justice, je dois avouer que je n'ai sans doute pas été très clair. Je ne faisais pas allusion à des commentaires officiels de ministre, mais plutôt à des discussions personnelles que vous auriez eues, vous, messieurs, le conseil, ou des membres du conseil. Est-ce que cela s'est vraiment passé?

[Texte]

[Traduction]

• 2105

Mr. Huntington: Oh, we have discussions all the time.

Mr. Angus: Could you confirm that you had discussions with the Minister of Transport, in particular Mr. Mazankowski, about the relationship between the position of the chief executive officer and the position of chairman?

Mr. Huntington: The position of president and the position of chairman—

Mr. Angus: The relationships between the two positions, and who has what authority.

Mr. Huntington: In direct answer to your question as phrased, no.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Fulton.

Mr. Fulton: I think all members of this committee are interested in what is happening within a new Crown corporation. I would like to ask you both, Mr. de Belleval and Mr. Huntington, whether or not to your knowledge any of the parts of the Canada Ports Corporation Act have ever been abrogated during your tenures?

Mr. Huntington: Are you aware of any?

Mr. de Belleval: No.

Mr. Huntington: If they have been, I am not aware of it. I think we have been very diligent in trying to adhere to it and work to it and identify what is not in it that we need.

Mr. Fulton: Do you think Mr. Swinwood has any information that would be useful to this committee in regard to the RTI/Fednav matter?

Mr. Huntington: He is very articulate. He was an adviser to the board and the directors. He might be a witness you want to call.

Mr. Fulton: In the meeting of September 23, 1985, there was a bit of a dust-up going on. That was an interesting time in Canadian history, in that two Cabinet Ministers had bitten the dust during that period of time. I noticed that the Minister of Transport came in and reminded the meeting that he did not want anything precipitous to occur that day. Can you give us some idea? I notice in the—

The Chairman: I wish that advice had followed all along through.

Mr. Fulton: Mr. Chairman, we are trying to keep an even keel here.

The Chairman: I know, but you are going into . . . Anyway, Mr. Fulton, I do not know how many boards of directors of companies you have been on. I have not been on any, but I used to advise a few. We heard from Mr. Auger yesterday. You can write textbooks on dust-ups between chairmen and presidents and—

M. Huntington: Nous nous rencontrons très souvent pour discuter de diverses questions.

M. Angus: Avez-vous discuté avec le ministre des Transports, M. Mazankowski, des responsabilités afférentes au poste de président directeur général et à celui de président du conseil d'administration?

M. Huntington: Le poste de président directeur général et celui de président du conseil d'administration . . .

M. Angus: Je parle des responsabilités précises et des pouvoirs de chacun.

M. Huntington: Compte tenu de la façon dont vous avez posé cette question, je dois répondre non.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Fulton.

M. Fulton: Je crois que tous les membres du Comité veulent savoir ce qui se déroule au sein d'une nouvelle société de la Couronne. J'aimerais vous demander tous deux, monsieur de Belleval et monsieur Huntington, si à votre connaissance, des articles ou paragraphes de la Loi sur la Société canadienne des ports ont été abrogés depuis que vous occupez vos postes respectifs.

M. Huntington: Certains paragraphes ont-ils été abrogés?

M. de Belleval: Non,

M. Huntington: Si cela s'est produit, je ne suis pas au courant. Nous avons essayé de respecter la loi à la lettre et de déterminer si certaines dispositions supplémentaires nous seraient utiles.

M. Fulton: Croyez-vous que M. Swinwood pourrait renseigner le Comité plus à fond en ce qui a trait à l'affaire RTI/Fednav?

M. Huntington: Il s'exprime très bien. Il a été conseiller du conseil et des administrateurs. Vous voudrez peut-être l'inviter à témoigner.

M. Fulton: Il y a eu une petite querelle lors de la réunion du 23 septembre 1985. C'était une période très intéressante de l'histoire canadienne puisque deux ministres venaient de perdre leur poste. Lors de cette réunion, le ministre des Transports est venu vous rappeler qu'il voulait que vous soyez bien prudents. Pouvez-vous nous en dire un peu plus long? Dans le . . .

Le président: Je voudrais bien qu'on continue d'être prudents.

M. Fulton: Monsieur le président, nous essayons de savoir ce qui se passe.

Le président: Je sais, mais vous . . . de toute façon, monsieur Fulton, je ne sais pas si vous avez fait partie d'un grand nombre de conseils d'administration. Personnellement, cela ne m'est jamais arrivé, mais j'ai offert mes conseils à certains d'entre eux. M. Auger nous a parlé de la question hier. Vous pouvez rédiger des manuels sur les querelles entre les présidents directeurs généraux et les présidents de conseils d'administration et . . .

[Text]

Mr. Huntington: Especially at Ridley Island.

The Chairman: And especially at Ridley Island. And when you get two very strong individuals such as Mr. de Belleval and Mr. Huntington—

Mr. Fulton: The reason I am asking, Mr. Chairman, it is also noted within the minutes that the authority of the legislation—the legislation we are here talking about today—had been challenged. I just wondered if we could hear briefly, in these later moments in the day, from both Mr. de Belleval and Mr. Huntington.

The Chairman: You have their answer. There is a difference between a challenge and an abrogation, or the other word you used about legislation.

Mr. Huntington: I am curious. What was the specific allegation?

The Chairman: There could be a thousand challenges. I get challenged every day when I go to my constituency office, but I do not break the law.

Mr. Fulton: I might just read briefly from this section, Mr. Chairman. I think it might refresh the memories of the witnesses.

The Chairman: Okay, but we are getting a little impatient.

Mr. Fulton: The chairman reported that he received a letter from the chief legal officer and corporate secretary which pointed out certain matters which are contained in the report. Furthermore, a meeting took place this morning with the Minister of Transport who asked that a best-effort basis be undertaken to reach an understanding.

The Chairman: What are you reading from, Mr. Fulton?

Mr. Fulton: I am reading from the executive committee of the board of directors of CPC.

The Chairman: Has that been circulated?

Mr. Fulton: I have a copy, if you would like one, Mr. Chairman. I think they are in the package, Mr. Chairman.

The Chairman: I did not think there were.

Mr. Fulton: Well, there are copies.

The Chairman: Okay, we will get copies.

Mr. Gray (Bonaventure—Île-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, could the hon. member say where he got them from? I would like to have his same source. Would you say that, Mr. Fulton? Would you tell us where you are getting these from so we can be on the mailing list? I am serious. Would you tell me where you got that from?

[Translation]

M. Huntington: Particulièrement en ce qui a trait à *Ridley Island*.

Le président: Oui, tout particulièrement en ce qui a trait à *Ridley Island*. Lorsque deux personnes qui ont une personnalité assez forte, comme M. de Belleval et M. Huntington . . .

M. Fulton: Monsieur le président, je pose cette question parce que dans les comptes rendus de cette réunion on précise que l'autorité conférée par la loi—la loi dont on parle aujourd'hui—avait été mise en doute. Je demande simplement si M. de Belleval et M. Huntington pourraient nous dire quelques mots là-dessus puisque notre réunion tire à sa fin.

Le président: Ils vous ont répondu. Mettre quelque chose en doute et abroger un article d'une loi n'est pas la même chose . . . peu importe le terme que vous ayez utilisé tout à l'heure.

M. Huntington: Cette question m'intéresse. Quel était le problème?

Le président: Ecoutez, on pourrait mettre en doute des milliers de choses. Cela m'arrive tous les jours quand je vais au bureau de ma circonscription, cependant, je n'enfreins pas la loi.

M. Fulton: J'aimerais lire un tout petit passage de ce document, monsieur le président. Je crois que cela permettra aux témoins peut-être de se rappeler ce qui s'est passé.

Le président: Bien, mais nous commençons à perdre patience.

M. Fulton: Le président a dit qu'il avait reçu du premier conseiller juridique et du secrétaire administratif une lettre dans laquelle on abordait certaines questions soulevées dans le rapport. De plus, ce matin-là, le ministre des Transports avait rencontré les intervenants pour leur demander d'essayer de s'entendre.

Le président: De quel document s'agit-il, monsieur Fulton?

M. Fulton: Je lis un extrait du procès verbal de la réunion du comité de direction du conseil d'administration de la SCP.

Le président: Est-ce que tout le monde en a reçu un exemplaire?

M. Fulton: J'ai un autre exemplaire que je peux vous remettre, si vous le désirez, monsieur le président. Je crois que ce document se trouve dans la trousse qui a été remise, monsieur le président.

Le président: Je ne pense pas.

M. Fulton: De toute façon, il existe des copies.

Le président: C'est bien, nous nous procurerons les copies.

M. Gray (Bonaventure—Île-de-la-Madeleine): Monsieur le président, l'honorable député pourrait-il nous dire où il s'est procuré ce document? J'aimerais avoir la même source. Pouvez-vous nous le dire, monsieur Fulton? Pouvons-nous savoir où vous vous êtes procuré ces documents, car nous voudrions ajouter notre nom à la liste de distribution. Je suis sérieux. Pouvez-vous me dire où vous vous êtes procuré ce document?

[Texte]

Mr. Fulton: Contact my office and I will make sure you get further copies.

Mr. Reid: [*Inaudible—Editor*] the same... you made earlier?

The Chairman: This is not the Cabinet's top secret... this is a board of director's meeting, as I understand it. I do not know anything about it either.

• 2110

Mr. Fulton: I think these minutes are public, are they not?

The Chairman: No.

Mr. Huntington: No, they are available through access to information, providing we are not disclosing or divulging commercial confidentialities.

The Chairman: Yes. It is a different—

Mr. Fulton: I see these all over the place, anyway. I do not think they are that hard to get.

The Chairman: I know; it is not the same type of thing as before. So ask your question.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I do not rise, but I sit, on a point of order. Again, I would ask the Chair to rule. I have no problems with questions the hon. member asks on behalf of the New Democratic Party, but when he quotes papers like this, he should be open. Because he states it as being God's commandment that it is in fact the case, he should state where he gets it from, as I say, and we should get on the mailing list.

Mr. Fulton: If you really want to know, I will tell you.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Tell me.

Mr. Fulton: I got them from a cab driver—I do not remember what company—and I gave him \$20. It is the truth.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Would you say that under oath, Mr. Fulton?

Mr. Fulton: That is the truth.

The Chairman: Does that help you, Mr. Gray?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, the only problem I have is this. It is not all that late, and I am willing to sit until my airplane leaves tomorrow morning.

The Chairman: Well, I am not.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But I think we are getting petty here, and we are going down farther.

The Chairman: I thought it was one of Mr. Fulton's last questions. He circulated a piece of paper, which is typed, that says it is the minutes of the executive committee of the board.

[Traduction]

M. Fulton: Si vous communiquez avec mon bureau, je vous en remettrai des exemplaires.

M. Reid: [*Inaudible—Éditeur*] ... que vous avez présenté un peu plus tôt?

Le président: Il ne s'agit pas d'une réunion très secrète du Cabinet... mais plutôt d'une réunion du conseil d'administration, si j'ai bien compris. Je ne suis pas au courant de cette affaire non plus.

M. Fulton: Ces procès-verbaux sont rendus publics, n'est-ce pas?

Le président: Non.

M. Huntington: Vous pouvez vous les procurer si vous invoquez la Loi sur l'accès à l'information, s'il ne s'agit pas de renseignements commerciaux ou de nature confidentielle.

Le président: Oui, c'est tout à fait...

M. Fulton: De toute façon, ces documents sont distribués un peu partout. Je ne crois pas qu'ils soient difficiles à obtenir.

Le président: Je sais; ce n'est pas la même chose que tout à l'heure. Vous pouvez poser votre question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'aimerais invoquer le Règlement. Je demande au président de trancher. Je ne m'oppose pas aux questions que pose l'honorable député au nom du Nouveau parti démocratique, mais lorsqu'il cite des documents comme celui-là, il ne devrait rien nous cacher. Il cite ce document comme s'il s'agissait de l'Évangile; il devrait nous dire quelle est sa source pour que, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous fassions ajouter notre nom à la liste de distribution.

M. Fulton: Si vous voulez vraiment savoir, je vous le dirai.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dites-le moi.

M. Fulton: J'ai obtenu ces documents d'un chauffeur de taxi—je ne me souviens plus du nom de la compagnie pour laquelle il travaille—et je lui ai donné 20\$. C'est la vérité.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Seriez-vous disposé à prêter serment, monsieur Fulton?

M. Fulton: C'est la vérité.

Le président: Est-ce que cela vous aide, monsieur Gray?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je n'ai qu'un petit problème: il n'est pas très tard, et je suis disposé à poursuivre la réunion jusqu'à l'heure de mon vol, demain matin.

Le président: Pas moi.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je crois que nous devenons un peu mesquins.

Le président: Je crois que c'était une des dernières questions de M. Fulton. Il a distribué une feuille, dont le texte est dactylographié, où l'on précise que ce texte représente le

[Text]

It may or may not be. He certainly can use the information there and put the direct question and get an answer. It is different from Cabinet documents and that type of thing, which are definitely privileged. This is not. But put your question and try to get an answer, and we are going to wind up this thing.

Mr. Fulton: Okay. The chairman reported that he received a letter from the chief legal officer and corporate secretary that pointed out certain matters that are contained in the report. Furthermore, a meeting took place this morning with the Minister of Transport who asked that a best-effort basis be undertaken to reach an understanding regarding authorities' intentions among the president, the chairman, and the vice-president of legal services. The Minister had requested that a best effort be given. The president observed that the Minister asked the president and the chairman to meet again to attempt to find a way to resolve the difference of opinions. The chairman observed that the Minister was asking the board, the corporation, the president, and the chairman to resolve. The chairman reported that the board had been challenged; the authority of the legislation had been challenged, and on it goes.

I wonder if I could hear from our two witnesses regarding what was going on in terms of the legislation being challenged.

The Chairman: From the question, does that refresh your memory about what Mr. Fulton alleges is in some minutes of an executive committee meeting? If it does, it does; and if it does not, it does not.

Mr. Huntington: At that time, it was the opinion of the chief legal officer, who was also corporate secretary—

Mr. Fulton: That was Mr. Swinwood.

Mr. Huntington: Yes, that authorities had been exceeded by the new chief executive officer. He felt it was his duty to report that to me. After reviewing it I said, you make sure it is fact, and I want it in refined legal condition; and if what you have can withstand legal examination, then you are within your right to submit it to me. That report was subsequently prepared and given to me.

Suffice it to say that, since that dust-up, the authorities of the corporation have been respected, as far as I am concerned as the chairman responsible for continuous general supervision over the business and affairs of the company. We have been working towards a much improved environment and relationship between the board chairman and the CEO of the corporation. We are both strong-minded individuals and intelligent enough, I think, to come off fixations to the benefit of the corporation.

May I also say, Mr. Chairman, it is entirely possible that, as a result of the tensions and the evolution of conditions from those tensions, it is going to be a better corporation, because if a corporation of this nature is going to survive . . . You have to remember that we are pioneering new ground, and we have to

[Translation]

procès-verbal de la réunion du comité de direction du Conseil. C'est peut-être vrai. Il peut certainement s'inspirer de ce document pour poser des questions et recevoir une réponse. Ce n'est pas comme s'il s'agissait de documents du Cabinet ou de choses de ce genre, qui sont des documents confidentiels. Ce n'est pas le cas. Vous pouvez poser votre question et essayer d'obtenir une réponse; puis nous mettrons fin à toute cette discussion.

M. Fulton: C'est bien. Le directeur du conseil d'administration a dit qu'il avait reçu du premier conseiller juridique et secrétaire administratif, une lettre dans laquelle on abordait certaines questions soulevées dans le rapport. De plus, ce matin, le ministre des Transports a demandé aux intervenants, lors d'une réunion, d'essayer de s'entendre sur les responsabilités du président directeur général, du président du conseil d'administration et du vice-président des services juridiques. Le ministre a demandé aux intervenants de faire tout leur possible. Le président directeur général a fait remarquer que le ministre lui a demandé à lui et au président du conseil d'essayer de régler le conflit. Le président du conseil a signalé que le ministre a demandé au conseil, à la Société, au président directeur général et à lui-même de régler le problème. Il nous a dit qu'on avait mis en doute les décisions du conseil et l'autorité conférée par la Loi.

Puis-je demander aux témoins en quoi l'autorité conférée par la Loi a été contestée?

Le président: Est-ce que ces commentaires vous ont permis de vous rappeler de ce qui s'est supposément produit, d'après M. Fulton, lors de la réunion du comité de direction? Si vous vous en souvenez, c'est bien. Sinon, tant pis.

M. Huntington: Le premier conseiller juridique qui était également secrétaire administratif était d'avis, à ce moment-là . . .

M. Fulton: Il s'agit de M. Swinwood.

M. Huntington: Oui, il était d'avis que le président directeur général avait outrepassé les pouvoirs qui lui avaient été conférés. Il était d'avis qu'il lui incombait de me faire part du problème. Après avoir étudié son rapport, je lui ai demandé de s'assurer qu'il s'agissait là de faits et que le document était présenté de façon appropriée; je lui ai dit que si ce document était accepté par des juristes, il avait bien fait de me le présenter. Il a donc rédigé un rapport et me l'a remis.

Depuis cette petite querelle, les pouvoirs de la Société ont été respectés, à ma connaissance; je suis président et donc responsable de surveiller ce qui se déroule au sein de la Société. Nous avons essayé d'améliorer les rapports qui existent entre le président du conseil d'administration et le PDG. Nous avons tous deux une personnalité assez forte et nous sommes suffisamment intelligents, à mon avis, pour nous entendre pour le plus grand bien de la Société.

J'aimerais également ajouter, monsieur le président, qu'il est fort possible qu'en raison des tensions et de leurs conséquences la Société soit meilleure qu'auparavant; en effet, pour qu'une société de ce genre survive . . . Nous sommes les premiers à explorer ce terrain et nous devons élaborer des politiques

[Texte]

develop new broad, general policies. I refer you again to my opening statement. If we are going to resolve that, we have to build a system that is strong enough to handle the extremes of human nature and Canadian experience; and, if Mr. de Belleval and I can deliver from our respective experiences a subsequent environment of value to the corporation, then I think it will be one hell of a corporation.

• 2115

I do not know if you want to add to that?

The Chairman: Unless Mr. de Belleval wants to add to it, I think that is a very good summary of the situation, and it would be an interesting place to conclude the hearings tonight.

Mr. de Belleval: I would only say one thing, Mr. Chairman, and that is I am a happy man.

The Chairman: Fine. Mr. Angus.

Mr. Angus: Just before you adjourn, Mr. Chairman, I would like to get into a bit of procedural stuff, if I may.

The Chairman: We do not even have a quorum. What kind of stuff?

Mr. Angus: The evidence we heard today has taken our decision-making trail to a rejection by Treasury Board of a proposal from Canada Ports Corporation.

Mr. Huntington: Wait a minute. There was an opinion from an officer in the Treasury Board, was there not? There was no formal redirection. Were they not preparing . . . ? There was not a rejection. There was a recommendation from an officer in the Treasury Board to a senior officer in a department on a subject.

Mr. Angus: Fair enough.

I want to seek guidance from the Chair that the Treasury Board, whether it is the President of the Treasury Board as the policy individual responsible or the appropriate officials in Treasury Board, be invited to meet with this committee at some appropriate date in order that we can continue the matter we have been discussing.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I would suggest, and I thought it was the understanding of the committee on Tuesday, that after having witnesses before this committee on Tuesday and Thursday, which is today, we would have a steering committee to set up the next witnesses the committee would call, apart from Mr. Garvey, who is already scheduled.

The Chairman: The one with Mr. Garvey is tentatively scheduled for Tuesday, but, as I said earlier, to have a full committee meeting with just one witness may not be appropriate. I think the appropriate thing after the hearings this week, as Mr. Gray says, is that we get together in a steering committee to see just how many witnesses we should hear and where we will go from here.

Mr. Angus: I am quite prepared to wait until next week.

[Traduction]

générales. Rappelez-vous de ce que j'ai dit lors de mon exposé. Nous devons établir un système suffisamment solide qui permette de faire face aux extrêmes de la nature humaine et de la réalité canadienne; et si M. de Belleval et moi-même réussissons, grâce à notre expérience respective, à créer un climat de valeur au sein de la corporation, nous aurons alors une société hors pair.

Avez-vous quelque chose à ajouter?

Le président: À moins que M. de Belleval ait quelque chose à ajouter, je pense que cela résume très bien la situation et que ce serait une très bonne façon de conclure la réunion de ce soir.

M. de Belleval: Je n'ai qu'une seule chose à dire, monsieur le président; c'est que je suis un homme heureux.

Le président: Très bien. Monsieur Angus.

M. Angus: Avant de lever la séance, monsieur le président, j'aimerais discuter un peu de questions de procédure.

Le président: Nous n'avons même pas le quorum. De quoi voulez-vous parler?

M. Angus: Le témoignage que nous avons entendu aujourd'hui a révélé que le Conseil du Trésor a rejeté une proposition de la Société canadienne des ports.

M. Huntington: Un instant. Une opinion d'un fonctionnaire du Conseil du Trésor n'a-t-elle pas été donnée? Il n'y a pas eu de refus officiel. Est-ce que le Conseil du Trésor n'était pas en train de . . . ? Il n'y a pas eu de refus. Il y a eu une recommandation faite par un fonctionnaire du Conseil du Trésor à un haut fonctionnaire d'un ministère sur une question donnée.

M. Angus: Ça va.

J'aimerais savoir ce que le président pense de l'idée que le Conseil du Trésor, que ce soit le président à titre de responsable de la politique ou des fonctionnaires, soit invité à rencontrer le Comité à une date opportune pour que nous puissions continuer la discussion que nous avons amorcée.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je suis prêt à la proposer; je pensais que c'est ce qui avait été convenu mardi, qu'après avoir entendu les témoins mardi et jeudi, c'est-à-dire aujourd'hui, il y aurait réunion du comité directeur pour dresser la liste des prochains témoins que nous convoquerons, outre M. Garvey qui est déjà prévu au programme.

Le président: La réunion avec M. Garvey est prévue provisoirement pour mardi, mais comme je l'ai déjà dit, il n'est peut-être pas opportun que le comité plénier se réunisse pour entendre un seul témoin. Ce qu'il conviendrait de faire, après les audiences de cette semaine, comme M. Gray l'a mentionné, c'est de convoquer une réunion du comité directeur pour déterminer le nombre de témoins que nous devrions entendre et la marche à suivre à partir de maintenant.

M. Angus: Je suis bien prêt à attendre jusqu'à la semaine prochaine.

[Text]

The Chairman: Actually we have to wait, because we cannot vote on anything right now anyway, because we do not have a quorum for it. I understand your point.

Mr. Angus: I had not put it as a motion because of the—

The Chairman: I understand your point, but obviously I think Mr. Gray's point is right. The clerk has already mentioned perhaps Tuesday morning, because Mr. Garvey cannot get here until Tuesday afternoon, if we decide to go ahead Tuesday afternoon.

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: But there is definitely going to be a full meeting of the committee and/or a steering committee meeting to get the next order of witnesses.

Mr. Angus: Okay. Perhaps we can consult after the meeting about the timing.

The Chairman: We will consult before the next meeting. It is time to move.

Mr. Fulton: I just hope the witnesses do not forget Prince Rupert.

The Chairman: I do not want to ask any other questions—and I guess I had better not—but I would be interested to know the opinion, getting back to the Canada Ports Corporation in the new act—and I guess it may be a biased opinion—of the chief executive officer and/or the chairman as to the status of the local port corporations and how the whole thing is working, especially, Mr. Huntington, in view of your experience before as a parliamentarian when you helped debate the legislation and had some very strong ideas about what should come about.

Mr. Huntington: I will refer you again, Mr. Chairman, to that very brilliant, concise, precise, softly worded statement in answer.

The Chairman: Thank you. I will certainly read it again, because I heard it in part.

Mr. Huntington: We were talking through it, sir.

• 2120

I have reason to want to be in Vancouver next week. I want you to understand that I will attend your committee hearings. I am a little confused whether you want me—

The Chairman: When we adjourn tonight, you are not coming back next week, at the moment; not for a while. There are other witnesses in mind to trace this thing through, and obviously there is going to be a Minister at some stage.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, may I thank the members of the committee for the courteous way in which they have treated us. I hope we have been able to shed light on apparent darkness.

[Translation]

Le président: En fait, nous n'avons pas le choix, nous ne pouvons décider de rien maintenant parce que nous n'avons pas le quorum. Je comprends ce que vous dites.

M. Angus: Je n'ai pas formulé de motion parce que...

Le président: Je comprends ce que vous dites, mais je pense que la suggestion de M. Gray est pertinente. Le greffier a déjà mentionné la possibilité de mardi matin, parce que M. Garvey ne peut pas être là avant mardi après-midi, si jamais nous décidons de le rencontrer à ce moment-là.

M. Angus: Très bien.

Le président: Mais il y aura sûrement une réunion du comité plénier ou du comité directeur pour dresser la liste des prochains témoins.

M. Angus: Ça va. Nous pourrions peut-être en discuter après la réunion.

Le président: Nous nous consulterons avant la prochaine réunion. C'est le moment de lever la séance.

M. Fulton: J'espère simplement que les témoins n'oublieront pas Prince Rupert.

Le président: Je ne veux pas poser d'autres questions—et je fais aussi bien de ne pas en poser—mais j'aimerais savoir, pour revenir à la Société canadienne des ports dans la nouvelle loi—et l'opinion que je demande risque d'être biaisée—j'aimerais savoir ce que pensent le directeur général ou le président du statut des ports autonomes et qu'ils me disent comment cela fonctionne—j'aimerais spécialement votre avis, monsieur Huntington, compte tenu de votre expérience antérieure en tant que parlementaire, vu que vous avez participé aux débats sur la loi et que vous aviez des idées bien arrêtées sur ce qu'il fallait mettre en place.

M. Huntington: En guise de réponse, monsieur le président, je vous demanderai de vous reporter à la déclaration très brillante, concise, précise et pondérée que je vous ai présentée.

Le président: Merci. Je vais certainement la relire, j'en ai déjà pris connaissance en partie.

M. Huntington: Elle porte justement sur ce que vous avez demandé.

J'ai des raisons d'aller à Vancouver, la semaine prochaine. Mais je tiens à ce que vous compreniez que j'assisterai à vos séances de comité. Je ne sais pas au juste si vous voulez que je...

Le président: Après la fin de la réunion ce soir, vous ne revenez pas la semaine prochaine, du moins pour l'instant; pas pour quelque temps. Nous avons d'autres témoins en tête pour remonter cette filière, et manifestement, il y aura un ministre qui viendra aussi.

M. Huntington: Monsieur le président, puis-je remercier les membres du Comité pour les égards qu'ils ont eus à mon endroit. J'ose espérer que nous avons pu jeter un peu de lumière dans les ténèbres.

[Texte]

The Chairman: I want to thank you and Mr. de Belleval for coming today. This is the first time we have had you before us. You are obviously going to be back again on another occasion, whether it is this annual report or another annual report. Having gone through this part of something we all inherited, I think we will be a little better able to examine you on that or on what has happened or on other matters that involve the general administration of the Canada Ports Corporation.

I especially want to thank members for having sat here, because members knew there was a very particular interest, for understandable reasons, in exploring one very large segment of the Canada Ports Corporation administration, and then some of the latter questions tonight did get into some other areas that certainly are of interest. I was interested in the questions and very interested in the answers.

Mr. Fulton: One final thing, Mr. Chairman. The witnesses may have the Cabinet documents.

The Chairman: With that, I want to thank you all for being here.

This committee stands adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Le président: Je veux vous remercier, vous et M. de Belleval, d'être venus aujourd'hui. C'est la première fois que vous venez. Vous reviendrez certainement encore, que ce soit pour ce rapport annuel ou pour un autre. Après avoir examiné cette partie du patrimoine dont nous avons tous hérité, je crois que nous serons un peu mieux placés pour vous interroger à ce sujet, sur ce qui s'est passé, ou encore sur toute autre question portant sur l'administration générale de la Société canadienne des ports.

Je tiens tout particulièrement à remercier les membres du Comité d'être restés ici, car ils ont compris qu'il était particulièrement intéressant, si l'on veut comprendre les raisons d'examiner à fonds ce vaste segment de l'administration de la Société canadienne des ports. Certaines questions que nous avons entendues plus tard dans la soirée ont touché à d'autres domaines, qui étaient certainement très intéressants aussi. J'ai trouvé les questions intéressantes, et les réponses ne l'étaient pas moins.

M. Fulton: Une dernière chose, monsieur le président. On peut remettre aux témoins les documents du Cabinet.

Le président: Sur ce, je vous remercie tous d'être venus.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Canada Ports Corporation:

A.R. Huntington, Chairman of the Board;
Denis de Belleval, President and Chief Executive Officer;
Hassan Ansary, Vice-President, Corporate Services.

TÉMOINS

De la Société canadienne des ports:

A.R. Huntington, président du conseil d'administration;
Denis de Belleval, président-directeur général;
Hassan Ansary, vice-président, Services de la société.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, February 5, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le jeudi 5 février 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent
des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Annual Report 1985 of Canada Ports Corporation

CONCERNANT:

Rapport annuel 1985 de la Société canadienne des ports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

Pursuant to an Order of the House dated Thursday, January 29, 1987, Fernand Robichaud replaced Brian Tobin as a Member of the Committee. (*See Votes and Proceedings of the House of Commons for January 29, 1987*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

Conformément à un Ordre de la Chambre en date du jeudi 29 janvier 1987, Fernand Robichaud remplace Brian Tobin comme membre du Comité. (*Voir les Procès-verbaux de la Chambre des communes du 29 janvier 1987*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 5, 1987
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:41 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

In attendance: David Cuthbertson, Committee Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Committees and Private Legislation Branch:* Francine Lachapelle, Committee Clerk.

Witness: From Ridley Terminals Inc.: Bruce Garvey, President and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Tuesday, May 13, 1986 relating to the Reports 1985 of the Canada Ports Corporation, Halifax Port Corporation, Montreal Port Corporation, Prince Rupert Port Corporation, Quebec Port Corporation, St. John's Port Corporation and Vancouver Port Corporation, together with the Auditors Reports, for the year 1985 (Sessional Paper No. 331-1/154A). (*See Minutes of Proceedings of Tuesday, January 20, 1987, Issue No. 7*).

The witness answered questions.

At 11:01 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 FÉVRIER 1987
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 41, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membre du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Aussi présents: David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité. *De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Direction des comités et de la législation privée:* Francine Lachapelle, greffier de comité.

Témoin: De la firme Ridley Terminals Inc.: Bruce Garvey, président et chef de la direction.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de son ordre de renvoi du mardi 13 mai 1986 relatif aux rapports de la Société canadienne des ports, de la Société du port de Halifax, de la Société du port de Montréal, de la Société du port de Prince Rupert, de la Société du port de Québec, de la Société du port de Saint-Jean et de la Société du port de Vancouver; et l'étude de son ordre de renvoi relatif aux rapports des vérificateurs portant sur 1985. (Document parlementaire n° 331-1/154A). (*Voir Procès-verbaux du mardi 20 janvier 1987, fascicule n° 7*).

Le témoin répond aux questions.

À 11 h 01, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, February 5, 1987

• 0939

The Chairman: I am very pleased to see a quorum of colleagues here for everything, taking evidence and everything else. I think that is Mr. Garvey with an interesting blue shirt and red tie.

• 0940

We would like to welcome you to the table, Mr. Garvey, because really as perhaps you have found out in talking to the clerk, we were hoping to have several witnesses today. You were already in transit and Mr. Pathy of Fednav found out he could not be here today. We are going to have him appear on Tuesday. So really, you are our main person today.

Mr. James Bruce Garvey (President and Chief Executive Officer, Ridley Terminals Inc.): I am the pigeon today.

The Chairman: That is right. You are the one.

Mr. Garvey: All right.

The Chairman: There are some other members. I know Mr. Ouellet has a meeting he has to go to and then he may be back. I know Mr. Angus has some very specific questions. Other members may have questions. The reference before us is still the Ports Canada annual report and we are primarily interested, in terms of your evidence of course, with the Ridley Terminals and that situation.

I do not think you have an opening statement, but would you just explain who you are and what you are doing, commuting between Prince Rupert and wherever it is? Anyway, you are looking after the Ridley Terminals as I understand it.

Mr. Garvey: My name is James Bruce Garvey and I am President and Chief Executive Officer of Ridley Terminals Inc.

The Chairman: When did you become that?

Mr. Garvey: On February 17, 1983.

The Chairman: And were you the project officer for Fednav? Were you not with Fednav?

Mr. Garvey: Prior to that, yes. We were the project engineers in charge of the construction prior to that date.

The Chairman: Fine. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Garvey, we appreciate you coming in for this series of hearings. Let me go way back. What was your first involvement in the Ridley Terminals project?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 5 février 1987

Le président: Je suis très heureux de constater qu'il y a quorum et que nous pourrions entendre des témoignages et tout le reste, ce matin. Le témoin à la belle chemise bleue assortie d'une cravate rouge, que nous avons là, c'est M. Garvey, je crois.

Monsieur Garvey, vous êtes le bienvenu, ce matin, parce que, comme le greffier vous l'a probablement dit, nous attendions davantage de témoins aujourd'hui. Vous étiez déjà parti pour Ottawa quand M. Pathy de Fednav nous a fait savoir qu'il ne pourrait pas être ici aujourd'hui. Il viendra nous rencontrer mardi prochain. Cela dit, vous êtes notre seul témoin aujourd'hui.

M. James Bruce Garvey (président et chef exécutif, Ridley Terminals Inc.): Je suis le pigeon du jour.

Le président: En effet, oui, le seul.

M. Garvey: Très bien.

Le président: Il y a encore d'autres membres; je sais que M. Ouellet devait assister à une autre réunion, et il se joindra peut-être à nous un peu plus tard. Je sais aussi que M. Angus a quelques questions très précises à poser. Les autres membres en ont peut-être aussi. Nous en sommes toujours à l'examen du rapport annuel de Ports Canada, et ce dont nous voulons particulièrement discuter avec vous aujourd'hui, c'est évidemment de *Ridley Terminals Inc.* et de toute cette affaire.

Je ne crois pas que vous ayez de déclaration préliminaire à nous faire, mais pourriez-vous nous parler un peu de vous et de ce que vous faites dans le cadre de vos activités entre Prince Rupert et je ne sais plus trop où? C'est vous qui êtes en charge de la *Ridley Terminals*, n'est-ce pas?

M. Garvey: Oui, je suis James Bruce Garvey, et je suis président directeur général de la société *Ridley Terminals*.

Le président: Et vous occupez ce poste depuis quand?

M. Garvey: Depuis le 17 février 1983.

Le président: N'avez-vous pas été le chargé de projet de Fednav? N'étiez-vous pas chez Fednav auparavant?

M. Garvey: Avant de passer à la société *Ridley Terminals*. Oui. Avant cette date, nous étions les ingénieurs chargés de la construction des installations portuaires.

Le président: Très bien. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Garvey, nous vous remercions d'avoir bien voulu accepter de participer à ces audiences. Permettez-moi de revenir loin en arrière. À quand remonte le début de votre participation au projet de construction des installations portuaires de Ridley?

[Texte]

Mr. Garvey: The initial involvement was to respond to a bid request by the National Harbours Board for the construction and operation of the terminal at Ridley Island. The team that we put together was made up of members of the Fednav or Federal Marine Terminals employees.

Mr. Angus: So you were an employee of Fednav?

Mr. Garvey: Federal Marine Terminals.

Mr. Angus: Federal Marine Terminals at that point.

Mr. Garvey: That is correct.

Mr. Angus: Okay. At what point in time did you cease to be an employee of that organization and become an employee of Ridley Terminals Inc? Was it the February 17 date?

Mr. Garvey: February 17, 1983.

Mr. Angus: So up until that time you were with the Fednav group.

Mr. Garvey: Group. Right.

Mr. Angus: When did Fednav commence their pre-engineering studies of the site?

Mr. Garvey: In March of 1981.

Mr. Angus: And why did they do that?

Mr. Garvey: In response to the bid request by the National Harbours Board.

Mr. Angus: Was your firm the only one that was doing pre-engineering studies?

Mr. Garvey: No, I believe there were others. We heard there were others but we did not know whether or not there was anybody vitally interested. We knew there were some other parties that were responding to the bid.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Garvey: But nobody had done the pre-engineering to the extent we did. Nobody did the geotechnical the way we did.

Mr. Angus: On what basis are you able to make that statement?

Mr. Garvey: From the evidence we gathered prior to the bid request that no other engineering company had been approached to do geotechnical.

Mr. Angus: When you say no other company had been approached—

Mr. Garvey: I am sorry. No other B.C. company. There may have been geotechnical companies in eastern Canada, but we know there was no other British Columbia company doing geotechnical work.

Mr. Angus: Was the geotechnical work a laid on requirement as part of the proposal call from the National Harbours Board?

[Traduction]

M. Garvey: Le début de ma participation remonte à l'époque où nous avons décidé de répondre à l'appel d'offres qu'avait lancée le Conseil des ports nationaux pour la construction et l'exploitation du terminal à Ridley Island. L'équipe que nous avons constituée était formée de membres de Fednav ou, si vous préférez, d'employés de *Federal Marine Terminals*.

M. Angus: Vous étiez donc un employé de Fednav?

M. Garvey: De *Federal Marine Terminals*.

M. Angus: Un employé de *Federal Marine Terminals* à ce moment-là?

M. Garvey: C'est juste.

M. Angus: Très bien. À quel moment avez-vous quitté ce groupe pour devenir un employé de *Ridley Terminals Inc*. Était-ce le 17 février?

M. Garvey: Le 17 février 1983, oui.

M. Angus: Donc, jusqu'au 17 février 1983, vous faisiez partie du groupe Fednav.

M. Garvey: Du groupe Fednav, c'est juste.

M. Angus: Quand le groupe Fednav a-t-il commencé ses études techniques préliminaires sur les lieux?

M. Garvey: En mars 1981.

M. Angus: Et pourquoi a-t-il entrepris ces études?

M. Garvey: Pour répondre à l'appel d'offres du Conseil des ports nationaux.

M. Angus: Votre société était-elle la seule à avoir entrepris des études techniques préliminaires?

M. Garvey: Non, je ne crois pas. Nous avons entendu dire que d'autres sociétés s'intéressaient aussi au projet, mais nous ne savions pas quelle importance elles y attachaient. Nous savions par contre que nous ne serions pas la seule société à faire une offre.

M. Angus: Oui.

M. Garvey: Mais aucune société n'était allée aussi loin que nous dans ses études préliminaires. Aucune n'avait fait les travaux géotechniques que nous avons faits.

M. Angus: Qu'est-ce que vous fait dire cela?

M. Garvey: Grâce aux renseignements que nous avons obtenus avant l'appel d'offre, nous savions qu'aucune autre société d'ingénierie n'avait été approchée pour effectuer des travaux géotechniques.

M. Angus: Quand vous dite qu'aucune autre société n'avait été approchée...

M. Garvey: Pardon, aucune autre société de la Colombie-Britannique... On avait peut-être approché des sociétés de l'est du Canada, mais nous savons qu'aucune autre société de la Colombie-Britannique, à part la nôtre, n'effectuait de travaux géotechniques.

M. Angus: Les travaux géotechniques en question faisaient-ils partie des conditions de l'appel d'offres du Conseil des ports nationaux?

[Text]

Mr. Garvey: No. We thought it was prudent because of the expected high cost of constructing the dock complex.

Mr. Angus: Could you explain or elaborate a little bit further as to why you thought that was necessary?

Mr. Garvey: In that area we knew that the rock construction was mainly schist and it was subject to apparent earthquake faults that had either been exhausted or were in a state of inertia. We had evidence of that from Dillingham when they constructed the Fairview Terminal further in the harbour. So we thought if the major expenditure were in the dock construction, it would be prudent to do some technical work, even though it may have been an additional cost to us.

• 0945

Mr. Angus: You started the pre-engineering studies in March 1981. When were they completed?

Mr. Garvey: During the course of the negotiations with the NHB and with the two co-producers, the size, shape and form of the terminal continued to be adjusted and altered. The engineering studies were not completed until late October 1981.

Mr. Angus: It was then after this your group made a formal proposal.

Mr. Garvey: No, we made the formal proposal in response at the end of March 1981. Our cost factors were not confirmed until October.

Mr. Angus: You also did not have the pre-engineering studies available to determine those cost factors at the time you made your submission.

Mr. Garvey: We had firm indications, and we had done a lot of research into the equipment that would be required, so our cost factors of our main equipment requirements were known and confirmed.

Mr. Angus: At what point in time was your group given an indication that Fednav would be part of the final operation?

Mr. Garvey: In May 1981.

Mr. Angus: Within three months of putting in your proposal, it was indicated you were successful.

Mr. Garvey: That is correct.

Mr. Angus: Were you then authorized or directed at that point to continue the pre-engineering work, to modify it on instructions from the National Harbours Board?

Mr. Garvey: No, there were no instructions. We were the successful bidder and therefore the responsibility was on our hands to proceed in accordance with their terms, which was to be ready to receive coal by December 1, 1983.

[Translation]

M. Garvey: Non. Nous avons pensé que c'était une mesure de prudence qui s'imposait en raison du coût de construction des installations portuaires, que l'on prévoyait élevé.

M. Angus: Pourriez-vous nous en dire un peu plus long sur ce qui vous a convaincus de la nécessité de ces travaux?

M. Garvey: Nous savions que, dans cette région la roche était surtout de schisteuse et qu'il semblait y avoir des failles inertes ou dont l'énergie s'était dissipée. C'était des renseignements que nous avions obtenus de la société Dillingham, qui avait construit le terminal Fairview un peu plus loin dans le havre. Puisque la construction du quai devait être la partie la plus onéreuse du projet, nous avons donc pensé qu'il serait prudent d'effectuer quelques travaux techniques, même s'ils représentaient pour nous une dépense additionnelle.

M. Angus: Vous avez commencé vos études techniques préliminaires en mars 1981. Quand les avez-vous terminées?

M. Garvey: Pendant les négociations avec le CPN et avec les deux coproducteurs, on modifiait encore les dimensions et la forme du terminal. Nous n'avons terminé nos études techniques qu'à la fin d'octobre 1981.

M. Angus: Et c'est après ces études que votre groupe a présenté son offre.

M. Garvey: Non, nous avons présenté notre offre à la fin de mars 1981, et ce n'est qu'en octobre que nous avons pu connaître nos paramètres de coût réels.

M. Angus: Quand vous avez fait votre offre, vous ne disposiez donc pas des résultats des études techniques préliminaires pour déterminer ces paramètres de coût.

M. Garvey: Mais nous avions déjà de très bons indices car nous avions fait beaucoup de recherches afin de déterminer l'équipement dont nous aurions besoin. Nous savions donc avec certitude quels seraient les coûts de l'équipement qu'il nous faudrait pour la réalisation du projet dans son ensemble.

M. Angus: Quand avez-vous su que l'offre de Fednav avait été retenue?

M. Garvey: En mai 1981.

M. Angus: Moins de trois mois après le dépôt de votre offre.

M. Garvey: C'est juste.

M. Angus: Le Conseil des ports nationaux vous a-t-il par la suite autorisés à poursuivre vos travaux techniques préliminaires ou vous a-t-il demandé de les modifier? Avez-vous reçu des directives quelconques à cet effet?

M. Garvey: Non, nous n'avons reçu aucune directive. Nous avons remporté l'appel d'offres et il nous appartenait désormais de mener l'entreprise à bien, à savoir, faire en sorte que l'on puisse commencer à décharger de la houille au terminal le 1^{er} décembre 1983.

[Texte]

Mr. Angus: I understand that later on the company was paid for that pre-engineering work. Is this correct?

Mr. Garvey: We were paid not only for the pre-engineering work but also for the work that had incurred between May and October.

Mr. Angus: Are you at liberty to tell us how much the price tag was for that pre-engineering work and post-engineering work?

Mr. Garvey: Well, it was in excess of \$1 million.

Mr. Angus: Was the payment for those pre-engineering and post-engineering studies a condition of the original proposal call? Was there an indication there that the successful bidder or proposer would be reimbursed for pre-engineering work?

Mr. Garvey: In the original bid document?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Garvey: No. In the original bid document it was assumed that the successful party would eventually become the operator and constructor.

Mr. Angus: I am not sure how that relates to whether or not you would get specifically reimbursed for the pre-engineering work.

• 0950

Mr. Garvey: The terms and conditions of the agreement, for which we were successful in the bid, were that a contract between the two producers and the successful terminal operator would be in place by the end of the year.

Mr. Angus: Part of that contract would include some mechanism for you to be reimbursed for the pre-engineering studies, is that what you are suggesting?

Mr. Garvey: No. The original intent, of course, was that the Fednav group would be the operator; that is, the Fednav consortium, which was comprised of three other parties, would be the operator and do the construction and operate the terminal. That was on the basis of our being successful in negotiating a long-term contract with the two producers; it did not come about.

Mr. Angus: Where does the specific payment for pre-engineering fit into that?

Mr. Garvey: It does not fit into that.

Mr. Angus: That is what I was thinking. One would assume that if a consulting firm were putting in a proposal, and they knew they had some up-front costs, they would include in their price, their package price—whether it was a construction project or a design project or whatever—sufficient moneys to recoup their investment, plus whatever other specific work they would have to do. Was that how the Fednav consortium approached it in the first place, in terms of pre-engineering?

[Traduction]

M. Angus: Sauf erreur, votre société a été payée quelque temps après pour les études techniques préliminaires qu'elle avait effectuées, n'est-ce pas?

M. Garvey: Nous avons été payés non seulement pour les études techniques, mais aussi pour les travaux qui ont été réalisés entre mai et octobre.

M. Angus: Pouvez-vous me dire combien vous avez touché pour les travaux techniques qui ont été effectués avant l'appel d'offres et après l'appel d'offres?

M. Garvey: Plus de un million de dollars.

M. Angus: Le paiement de ces études était-il prévu à l'appel d'offre? Y avait-il une clause qui prévoyait que les frais des travaux techniques préliminaires seraient remboursés à la société qui remporterait l'appel d'offres?

M. Garvey: Dans l'appel d'offres initial?

M. Angus: Oui.

M. Garvey: Non. Dans l'appel d'offres, on supposait que la société qui l'emporterait serait éventuellement celle qui exploiterait et qui construirait l'installation portuaire.

M. Angus: Je ne vois pas tellement comment cela se rattache à la question de savoir si vous deviez être remboursés ou non des frais engagés pour les travaux techniques préliminaires.

M. Garvey: Selon les conditions de l'entente qui avait été acceptée dans le cadre de l'appel d'offres, il était prévu qu'un contrat serait signé avant la fin de l'année entre les deux producteurs et la société retenue pour assurer l'exploitation du terminal.

M. Angus: Et dans ce contrat, il y aurait un mécanisme quelconque qui vous permettrait d'être remboursés des frais encourus pour réaliser les études techniques préliminaires; est-ce que c'est bien cela?

M. Garvey: Non. À l'origine, nous avons prévu que le consortium Fednav, qui comprenait trois autres sociétés, serait le grand maître d'oeuvre du terminal, qu'il en assurerait la construction et l'exploitation. Cela dépendait évidemment du succès à conclure une entente à long terme avec les deux producteurs; cette entente n'a jamais abouti.

M. Angus: Où s'insère le remboursement réel des frais des études techniques préliminaires dans tout cela?

M. Garvey: Nulle part.

M. Angus: C'est ce que je pensais. On peut supposer qu'en préparant une offre—que ce soit en fonction d'un projet de construction, d'un projet technique ou de quelque autre genre de projet que ce soit—une firme d'experts-conseils, qui connaîtrait déjà ses frais préliminaires, les inclurait dans son prix pour récupérer son investissement, en plus de tous les frais qu'entraîneraient les autres travaux particuliers qu'elle aurait à exécuter. Est-ce que c'est de cette façon que le consortium Fednav s'y est pris pour récupérer ses frais d'études techniques préliminaires?

[Text]

Mr. Garvey: No. The Fednav approached it by noting that we could be successful in two categories. One, we could construct the terminal in accordance with the terms and conditions laid out by the NHB—that is, it could handle vessels of 150 and then up to 250,000 tonnes; that it could produce at a delivery rate of 9,000 tonnes per hour; and that we could handle 1.2 million tonnes of storage space. Those were the physical requirements.

On the other side, we had to be assured we could negotiate a contract with the producers, with Quintette and Bullmoose. We assumed that was the case; but when it came to a point where the negotiations with the two co-producers “cratered”, then we withdrew.

The Chairman: One of the reasons why this was earlier mentioned in evidence—one of the reasons, if not the reason—why there was not that agreement with the producers is because there was sort of a conflict between the producers and some people from the consortium, was there not?

Mr. Garvey: That is correct. If you were to look back, and everybody can have 20:20 hindsight—

The Chairman: That is right.

Mr. Garvey: It was ridiculous for us to assume we could negotiate a contract with two producing companies who would then look at our consortiums as potential competitors for the future.

The Chairman: That is right.

Mr. Garvey: It became evident after the first few meetings that the two parties—that is, Manalta Coal Ltd. and Esso Resources and Gulf and Quintette and Bullmoose on the other side—were never going to see eye-to-eye; nonetheless, we had to pursue that right up to the ultimate end.

Mr. Angus: No one is disputing that, Mr. Garvey. What I am still trying to find out is how did the original consortium expect to pay for the pre- and post-engineering work, all the work done up until October, 1981. How did you expect to be reimbursed, in the original plan?

Mr. Garvey: By being successful in negotiating a contract with Bullmoose and Quintette, and then operating the terminal.

Mr. Angus: It was seen as an investment upon the part of the consortium?

Mr. Garvey: Yes, it was an investment in order to make the terminal become a realization, a successful completion.

Mr. Angus: Then when the Fednav consortium broke apart and it ended up being a partnership between Fednav and National Harbours Board or Canada Ports Corporation, at that point in time a decision was made to reimburse Fednav \$1,000,000 plus for that pre- and post-engineering work. Is that correct?

[Translation]

M. Garvey: Non. Nous sommes partis du principe que nous pourrions réussir sur deux plans. Premièrement, nous pourrions construire le terminal selon les exigences énoncées par le CPN—à savoir qu'il pourrait recevoir des navires de 150,000 tonnes, et plus tard de 250,000 tonnes; que la capacité de déchargement serait de 9,000 tonnes l'heure; et que l'on pourrait y entreposer 1,2 million de tonnes. C'étaient-là les exigences matérielles.

De l'autre côté, nous devions nous assurer de pouvoir conclure une entente avec les producteurs, Quintette et Bullmoose. Nous nous étions illusionnés à cet égard, et quand les négociations avec les deux coproducteurs ont achoppé, nous nous sommes retirés.

Le président: L'une des raisons que l'on a évoquées lors des témoignages qui nous ont été livrés—je dis bien l'une des raisons, pour ne pas dire la raison—pour expliquer que l'entente ne se soit pas concrétisée avec les producteurs, est qu'il y aurait eu un différend quelconque entre les producteurs et certaines personnes du consortium. Cela est-il vrai?

M. Garvey: C'est juste. Avec le recul que j'ai maintenant, je comprends beaucoup mieux que...

Le président: Vous avez raison.

M. Garvey: Nous étions ridicules de penser pouvoir conclure une entente avec deux producteurs pour qui nos consortiums risquaient de devenir des concurrents à plus ou moins long terme.

Le président: Parfaitement.

M. Garvey: Dès les toutes premières rencontres, il est devenu manifeste que les deux parties—*Manalta Coal Ltd.*, *Esso Resources* et Gulf d'un côté, et Quintette et Bullmoose de l'autre—ne parviendraient jamais à s'entendre; malgré cela, nous devions poursuivre les négociations jusqu'à la fin.

M. Angus: Personne ne conteste cela, monsieur Garvey. Ce que j'essaie toujours de savoir, c'est comment le consortium initial prévoyait récupérer les frais engagés pour les travaux techniques qu'il avait effectués avant et après l'appel d'offres, jusqu'en octobre 1981. Dans le plan initial, comment pensiez-vous être remboursés de vos dépenses?

M. Garvey: En réussissant à conclure une entente avec Bullmoose et Quintette, et en assurant ensuite l'exploitation du terminal.

M. Angus: Vous voyiez donc ces dépenses comme un investissement, en quelque sorte?

M. Garvey: Oui, un investissement qui permettrait que le projet soit mené à bien, que le terminal devienne une réalité.

M. Angus: C'est ainsi que lorsque le consortium Fednav s'est dissocié et que le projet a pris l'allure d'une association entre Fednav et le Conseil des ports nationaux, ou Ports Canada, on a décidé à ce moment-là de verser plus de 1 million de dollars à Fednav pour la rembourser de tous ses frais d'études techniques. C'est bien cela?

[Texte]

• 0955

Mr. Garvey: It is not quite correct in the way you have said it. Fednav group withdrew.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Garvey: Now, there is nobody to build the terminal. The National Harbours Board people came to Fednav and requested that a consortium or a partnership, a common effort, be put forward in order to complete that, because obligations and responsibilities were given by the government at that time to the Japanese. It was not a question of the way you had stated it.

Mr. Angus: I am sorry; it was a poor choice of wording.

The Chairman: We will go to Mr. Gray, but just before that, the pre-engineering work of the \$1 million-odd—and I think the figures were mentioned before—Mr. Garvey, really became part of the full contract price for building the terminal, which was how much approximately?

Mr. Garvey: The total cost of constructing the terminal was \$205 million plus interest during the interim.

The Chairman: So that is really how you recovered the pre-engineering work.

Mr. Garvey: That is correct. But, Mr. Chairman, the cost of the pre-engineering work was not lost; that work had to be utilized in order to further the construction.

Mr. Angus: There is no question about that. But if I can pursue it for just a moment, Mr. Chairman, you have thrown another angle in there. If it was part of the overall package, part of the \$205 million, it would not necessarily be a separate line item. Yet we have had witnesses before us who have indicated that, yes, a specific payment was made for the pre-engineering work. Mr. Garvey has indicated yes, and it is \$1 million plus, and part of the line of questioning was why it was done that way. I am hearing one thing from you and another thing from Mr. Garvey.

The Chairman: Let us put the direct question to him, just to clarify it. Mention has been made of pre-engineering work and an amount, but I do not know if there was ever payment of whatever the figure was, \$1 million plus, for that by itself, separate and apart from the overall contract.

Mr. Angus: Mr. Garvey, was there?

Mr. Garvey: Was there what?

Mr. Angus: A separate payment made for the \$1 million-plus price tag of the pre-engineering and post-engineering work.

Mr. Garvey: As for whether or not there was a direct payment, no, I do not know.

[Traduction]

M. Garvey: Ce n'est pas tout à fait comme vous le dites. Le groupe Fednav s'est retiré.

M. Angus: D'accord.

M. Garvey: Après la rupture des négociations et la dissolution du consortium, il n'y avait plus personne pour construire l'installation portuaire. Les gens du Conseil des Ports nationaux sont venus nous voir, chez Fednav, pour nous demander de former un nouveau consortium ou une association quelconque de sociétés pour mener à bien le projet parce que le gouvernement avait pris des engagements avec le Japon. Ce n'était pas du tout comme vous l'avez dit.

M. Angus: Je m'excuse; les mots que j'ai utilisés étaient très mal choisis.

Le président: Nous poursuivrons avec M. Gray, mais auparavant, dites-moi, monsieur Garvey, le million de dollars environ qu'ont coûté les travaux techniques préliminaires—et je pense que les chiffres ont déjà été mentionnés—ont été inclus dans la facture totale de la construction du terminal; de quel ordre était-elle environ?

M. Garvey: La construction du terminal a coûté 205 millions de dollars en tout plus les intérêts courus dans l'intervalle.

Le président: C'est donc ainsi que vous avez récupéré les frais de vos études techniques préliminaires.

M. Garvey: C'est juste. Mais, monsieur le président, le gouvernement n'a pas acheté du vent en payant ces frais, car les études devaient servir à compléter la construction.

M. Angus: Je n'en doute pas un seul instant. Mais si vous me permettez de poursuivre un peu sur ce que vous disiez, monsieur le président, car vous venez tout juste d'ouvrir une nouvelle avenue. Si l'on avait intégré les coûts des études techniques préliminaires à l'ensemble, au total de 205 millions de dollars, ils n'auraient pas fait l'objet d'un poste distinct. Pourtant, des témoins nous ont affirmé qu'un paiement distinct avait été fait pour les travaux techniques préliminaires. M. Garvey l'a confirmé lui aussi en nous disant que les études avaient coûté 1 million et quelque, et ce que nous cherchions à savoir, c'était en partie pourquoi on avait procédé de cette façon. Vous et M. Garvey ne dites pas la même chose.

Le président: Nous pouvons peut-être le lui demander de façon directe, pour être bien sûr. On a dit que des études techniques préliminaires avaient été faites et on a accolé un chiffre à ces études—1 million de dollars et quelques—mais je ne sais pas si ces études ont fait l'objet d'un paiement unique, d'un paiement complètement distinct du contrat total.

M. Angus: Monsieur Garvey, y en a-t-il eu un?

M. Garvey: Un quoi?

M. Angus: Un versement distinct de plus de 1 million de dollars en remboursement des frais de toutes les études techniques qui avaient été effectuées.

M. Garvey: S'il y a eu un paiement direct? Non, je ne sais pas.

[Text]

Mr. Angus: You do not know. Okay.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Garvey, if we go back to 1981 with the other players involved—Gulf, Esso and Manalta—and when we talk about the pre-engineering studies, did Gulf, Esso, and Manalta participate in the costs of the pre-engineering studies?

Mr. Garvey: Yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): After they were more or less cast aside, Fednav became the sole negotiator with NHB. Is that correct?

Mr. Garvey: They withdrew, and Fednav became the sole . . . That is correct.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Were the other companies that had participated in the pre-engineering studies reimbursed?

Mr. Garvey: That I do not know.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): So then we come down to the point that the negotiations eventually came down between Fednav and NHB.

Mr. Garvey: That is correct.

The Chairman: Mr. Pathy will be able to answer that question on Tuesday.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): So we come down again to the point that Fednav, whatever kind of relationship . . . I would use another word, but I will not, being the polite person I am. With all the pre-engineering studies, you draw up a contract with NHB, alias federal government, for 10% of your costs, with the federal government involved for 90%. You strike the deal; you do the construction; everything goes, and we land here in 1987. Why could the federal government of the day not absorb the extra 10% and take over the whole bloody project?

Mr. Garvey: You are asking me that question?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes.

Mr. Garvey: I do not think I am in a position to answer that. You are asking me something about which other people had the authority to make the decision. But what you have stated there is not quite accurate. May I refresh my memory as well as everybody else's?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Please do.

Mr. Garvey: The cost of the engineering that was performed up to the date RTI became a company had been paid for by others than RTI. RTI then became an identity. It was never called Ridley Terminals Inc. up to November 1981. That became a separate identity. The cost that had incurred prior to that then was brought to the table when RTI was incorporated.

[Translation]

M. Angus: Vous ne savez pas. Bon.

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci monsieur le président.

Monsieur Garvey, en 1981, vos trois partenaires de l'époque—Gulf, Esso et Manalta—ont-ils contribué financièrement aux études techniques préliminaires?

M. Garvey: Oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Après qu'ils aient été plus ou moins écartés de l'affaire, la société Fednav est devenue le seul intervenant avec le CPN, n'est-ce pas?

M. Garvey: Les trois sociétés se sont retirées, et Fednav est devenue la seule. Oui, c'est juste.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Les trois autres sociétés qui avaient contribué financièrement aux études techniques préliminaires ont-elles été remboursées?

M. Garvey: Je ne sais pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Donc, à ce moment-là, il n'y a plus que la compagnie Fednav qui négocie avec le CPN.

M. Garvey: C'est exact.

Le président: M. Pathy devrait pouvoir répondre à cette question mardi prochain.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Nous en sommes donc au moment où Fednav, forte de ses relations . . . J'utiliserais bien un autre mot, mais je ne le ferai pas parce que je suis bien élevé. Munie de ses études techniques préliminaires, Fednav dresse un contrat avec le CPN, ou le gouvernement fédéral, si vous voulez, aux termes duquel le gouvernement fédéral hérite de 90 p. 100 des coûts, et Fednav, 10 p. 100. L'affaire est dans le sac; vous construisez; c'est le parfait bonheur, et nous voilà maintenant ici en 1987. Pourquoi diable le gouvernement fédéral de l'époque n'a-t-il pas absorbé les 10 p. 100 de plus et carrément pris le contrôle de tout le projet?

M. Garvey: Vous me posez la question?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui.

M. Garvey: Je ne pense pas pouvoir répondre à cela. Vous parlez d'une décision qui appartenait à d'autres que nous. Mais ce que vous avez dit n'est pas tout à fait juste. Si vous me permettez de me rafraîchir un peu la mémoire en même temps que la vôtre, messieurs.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Faites, je vous en prie.

M. Garvey: Jusqu'à ce que RTI soit constituée en société, c'était d'autres sociétés qui avaient payé les études techniques. C'est par la suite que RTI est devenue une entité. Jusqu'en novembre 1981, Ridley Terminals Inc. n'existait pas. C'est à partir de ce moment qu'elle est devenue une entité distincte. Quand RTI a été constituée en société, on a commencé à parler des frais des études techniques préliminaires.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

Now, why the government of the day did not proceed and construct a terminal on their own is a decision that was made by others. But if you analyse it, it is quite obvious that if you had to construct that terminal under the conditions of the government requirements for bid processing it would never be built on time. It was built on a fast-track basis in which the contracts were drawn up, negotiated, and approved by the board of RTI in a very expeditious manner.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I appreciate what you say, fast track and the work had to be done on time, but in actual fact Fednav was the only one bidding to get the contract at the end, and in order to do the work—

Mr. Garvey: Fednav did not bid on it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Well, not bidding on it, but they were the only player with the federal government at the time. So in order to get the work done, you have the government saying we have contracts signed, the machinery has to be in place, and if it is not done then it is going to cost x number of dollars afterwards. So when you worked with Fednav, you people knew that striking the deal with the government, you were the only people. You had no competition in the end, did you?

Mr. Garvey: It was not a question of striking a deal with the government; it was that the government came to Fednav, because we were the only game in town at that time.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Right, you have said it in other terms. So when we look at the situation today, if I understand correctly, you are wearing another hat, so to speak, in your—

Mr. Garvey: I am wearing an RTI hat. That is who I work for.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay. So with the deal that was struck with the Ridley Terminals, with Fednav, with their 10%, they actually have the controlling power, what is happening today.

Mr. Garvey: I do not understand what you are saying.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I will pass to another questioner for now, Mr. Chairman.

The Chairman: I want to come in here with Mr. Angus so other members can still have a question.

We had evidence from Mr. Auger that in effect when the negotiations fell apart—and with hindsight perhaps everyone was so eager at the time they could not see it, but I guess it is easy to see now—there was conflict between the producers and some of the people in the consortium. That fell through, and you were the only player in town and you had experience in construction. Mr. Auger and Mr. Franche might just repeat that. That is why these people were directed by the govern-

Maintenant, pour ce qui de la raison pour laquelle le gouvernement n'a pas décidé de reprendre tout le projet en mains et de construire lui-même le terminal, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, c'était une décision qui appartenait à d'autres que nous. Mais quand on y pense, il est bien évident que s'il avait fallu construire ce terminal en respectant les exigences que l'on retrouve normalement dans les appels d'offres du gouvernement, il n'aurait jamais été prêt à temps. La construction s'est faite très rapidement, vous savez: on dressait les contrats, on les négociait, on les attribuait, et le conseil de RTI les approuvait de manière très expéditive.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, je comprends bien; il fallait procéder rapidement et le terminal devait être prêt à temps, mais il n'en demeure pas moins qu'au bout du compte Fednav était la seule et unique société à faire une offre, et pour que la construction . . .

M. Garvey: Fednav n'a pas fait d'offre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Elle n'a pas fait d'offre, d'accord, mais elle était la seule à discuter avec le gouvernement fédéral à ce moment-là. Le gouvernement n'avait pas tellement le choix; il fallait que le travail se fasse, que les contrats soient signés et que l'équipement soit en place, sinon, ça allait coûter très cher. Donc, quand nous étiez chez Fednav, vous saviez que l'affaire était dans le sac, car le gouvernement n'avait pas d'autres choix. À ce moment-là vous n'aviez pas de concurrence, n'est-ce pas?

M. Garvey: Ce n'est pas vraiment en ces termes que nous voyions la situation; le gouvernement s'est tourné vers Fednav parce qu'elle était la seule société à pouvoir répondre à ses attentes.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, si vous voulez l'exprimer ainsi, mais cela ne change rien à la réalité. Cela dit, aujourd'hui, si je comprends bien, vous portez en quelque sorte un autre chapeau dans nos . . .

M. Garvey: En effet. Je suis maintenant chez RTI. C'est la société pour laquelle je travaille aujourd'hui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): D'accord. Ainsi, après l'entente avec Ridley Terminals, avec Fednav et ses 10 p. 100, cette société contrôle l'ensemble du projet. Où en est-on aujourd'hui?

M. Garvey: Je ne comprends pas ce que vous dites.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je reviendrai plus tard, monsieur le président.

Le président: Je veux laisser terminer M. Angus pour que les autres membres puissent intervenir à nouveau.

Monsieur Auger nous a dit que la raison pour laquelle les négociations avaient échoué—et avec du recul, il est peut-être plus facile aujourd'hui que ce ne l'était à l'époque de le constater, compte tenu de tout l'énervement qui régnait—tenait à un différend entre les producteurs et certaines personnes du consortium. Cela dit, les négociations ont donc échoué, et Fednav était la seule société qui pouvait dépanner le gouvernement, et vous aviez de l'expérience en construction.

[Text]

ment to build the thing, and you built it on time, within the contract price.

Mr. Garvey: That is correct.

The Chairman: Okay. My question then, which has not been touched on—perhaps I am trespassing and it is going to come on—is the interesting thing I find about this is that in effect . . . Again, it is not your domain, but as I understand it there was a price agreed to, a through price of the tonnage that the terminal agreed to with the Japanese—

Mr. Garvey: That is correct.

The Chairman: —before really the contract to build the terminal was ever negotiated and signed.

Mr. Garvey: Much before.

The Chairman: Is that a usual situation?

Mr. Garvey: No, it is most unusual, because our negotiating position with the co-producers had been reduced to zero.

The Chairman: That is what I would think. You have had quite a deal of experience with Fednav before; some people have spoken very highly of you and you have been involved in other contracts. Have you ever run into this type of situation before?

Mr. Garvey: Never.

The Chairman: Again, that was a decision separate from the bolts and mechanics of building the terminal—that was a policy decision.

Mr. Garvey: It was an overriding policy, because we knew that our revenue would be restricted by reason of the throughput rate of \$3 in May 4, 1980 dollars, escalated at 80% to the CPI.

The Chairman: Which was maybe another little reason why the producers could laugh at you when you tried to get the deal.

Mr. Garvey: Yes—and the Japanese had all the leverage.

The Chairman: Thank you.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Let me come back, Mr. Garvey, to the pre-engineering stuff again, because I want to understand what happened.

The Chairman: Well, get a different angle.

Mr. Angus: A different angle and a different aspect.

[Translation]

M. Auger et M. Franche pourraient d'ailleurs le confirmer. C'est ce qui explique que le gouvernement s'est tourné vers Fednav pour construire l'installation portuaire, que vous avez achevée dans les délais prévus et pour le prix convenu.

M. Garvey: Parfaitement.

Le président: Très bien. Ce que je me demande, à ce moment-là, et c'est un aspect que l'on n'a pas encore abordé—je devance peut-être un peu la suite des événements, car la question viendra peut-être—je trouve très intéressant le fait que . . . Encore là, ce n'est peut-être pas de votre ressort, mais si je comprends bien, on s'était déjà entendu avec les Japonais sur un prix pour chaque tonne . . .

M. Garvey: Exactement.

Le président: . . . avant même que le contrat pour la construction du terminal ait été négocié et signé.

M. Garvey: Bien avant.

Le président: Est-ce que c'est comme ça habituellement?

M. Garvey: Absolument pas, non, parce que nos possibilités d'arriver à une entente avec les coproducteurs avaient été réduites à néant.

Le président: C'est ce que je pensais. Vous en avez vu d'autres chez Fednav avant de vous joindre à RTI; certaines personnes ont parlé de vous avec beaucoup de respect, et ce n'était pas le premier contrat que vous voyiez dans votre carrière. Avez-vous déjà rencontré une situation semblable auparavant?

M. Garvey: Non, jamais.

Le président: C'était donc une décision qui n'avait absolument rien à voir avec la construction même du terminal—c'était une décision à caractère politique.

M. Garvey: C'était une décision qui faisait abstraction de tout, car nous savions que nos revenus seraient limités, compte tenu du prix de 3\$, en dollars de 1980, indexé à 80 p. 100 de l'IPC, qui avait été fixé le 4 mai.

Le président: Ce qui explique peut-être aussi en partie que les producteurs aient pu se moquer de vous quand vous tentiez d'obtenir le contrat.

M. Garvey: Oui—et les Japonais avaient beau jeu.

Le président: Merci.

M. Angus: Merci monsieur le président. Monsieur Garvey, revenons-en à la question des études techniques préliminaires, parce que je veux comprendre comme ça s'est vraiment passé.

Le président: D'accord, mais essayez de ne pas vous répéter.

M. Angus: Oui, sous un angle différent, un aspect différent.

• 1005

At any time, were there any discussions between Fednav and the National Harbours Board about NHB hiring Fednav to build and operate Ridley Terminals?

À un moment ou à un autre, y a-t-il eu des discussions entre Fednav et le Conseil des ports nationaux pour que le CPN retienne les services de Fednav pour construire le terminal de Ridley et en assurer l'exploitation?

[Texte]

Mr. Garvey: There were some discussions. This was after it had "cratered", you mean?

Mr. Angus: That is correct.

Mr. Garvey: Yes, there were some discussions.

Mr. Angus: There were some discussions. Were they initiated by National Harbours Board?

Mr. Garvey: Yes.

Mr. Angus: So obviously the result of the discussions was such that they decided not to contract with Fednav, but to go into a partnership. Do you know why?

Mr. Garvey: No, I do not know why. But I could imagine . . . you are at the end of the diving board now. You are at 1981, November. You have till December 1, 1983 to be operational. The amount of equipment that had to be purchased . . . in fact, we had over 150 contracts that had to be let. We had some major equipment that had lead times of 16 to 18 months to be constructed. I can imagine at that period Roloids had to be one of the greatest commodities in the NHB menu, because there was an obligation, a responsibility, that had been issued to the Japanese that we would be ready. There was an obligation and a responsibility of the co-producers to be ready by December 1. The railways claimed, the coal producers claimed, we would be ready. The only part that was not known at that time was the coal terminal. So there had to have been a number of various discussions taking place that I was not party to, at that time, to find ways and means and alternatives to solve this major problem.

Mr. Angus: Can you remember exactly what month the discussions about National Harbours Board hiring Fednav to build the facility occurred?

Mr. Garvey: Exactly, no. But I would imagine it would have been after October 26, 1981, when the pull-out took place between the producers and our consortium, and November 17, when the pre-incorporation agreement . . . initial discussions went forward.

Mr. Angus: But surely it would be easier to negotiate a contract to build a facility than it would be to negotiate a contract to share in the ownership as well as build such a building.

Mr. Garvey: You say it would be easier?

Mr. Angus: One would assume. Partnerships are so complex, as we are finding out with the financial arrangements for this one, that it would have been simpler, not to mention safer, for the taxpayers of Canada if we had just gone into a straight business deal with Fednav, to say, we want you to build this terminal; here are your guidelines; you have to have it up and running by such and such a time; we have an expeditor, who will work through the red tape on our end—as happened with the partnership. Surely it would have been easier, legally, technically, and what have you, just to hire you guys. Would you not agree?

[Traduction]

M. Garvey: Oui, il y a eu des discussions à cet effet. Mais nous nous entendons bien que c'était après la rupture des négociations, n'est-ce pas?

M. Angus: Oui.

M. Garvey: Oui, il y en a eu.

M. Angus: Il y a donc eu certaines discussions. Est-ce que c'est le Conseil des ports nationaux qui en a pris l'initiative?

M. Garvey: Oui.

M. Angus: Évidemment, nous savons tous qu'à la suite de ces discussions, le CPN a décidé de ne pas conclure de contrat avec Fednav et d'opter plutôt pour une association. Savez-vous pourquoi?

M. Garvey: Non, je ne sais pas. Mais je peux m'imaginer ce qui a pu se passer . . . l'échéance n'est plus très loin; on est en novembre 1981, et le 1^{er} décembre 1983, tout doit être fin prêt. Il y avait énormément d'équipement à acheter . . . en fait, plus de 150 contrats devaient être attribués. Il y avait quelques éléments très importants qu'il fallait parvenir à construire en 16 à 18 mois. Je peux facilement supposer que les comprimés Roloids faisaient partie du menu quotidien de bien des gens du CPN à ce moment-là, parce qu'on avait promis aux Japonais que tout serait prêt pour le 1^{er} décembre 1983. Les coproducteurs aussi devaient être prêts pour le 1^{er} décembre. Les compagnies de transport ferroviaire et les producteurs de houille avaient dit qu'ils le seraient. La seule inconnue, c'était le terminal. Je n'ai pas été dans le secret des dieux, mais il doit y avoir eu bien des discussions à ce moment-là pour trouver toutes sortes de façons et de moyens de solutionner ce problème très important.

M. Angus: Pouvez-vous vous souvenir avec exactitude pendant quel mois ces discussions ont eu lieu? Les discussions pour que le Conseil des ports nationaux retienne les services de Fednav pour construire l'installation portuaire.

M. Garvey: Précisément, non. Mais je suppose que ç'a dû être entre le 26 octobre 1981, quand les négociations ont été rompues entre les producteurs et notre consortium, et le 17 novembre, quand les discussions initiales à propos de la constitution en société de la nouvelle association ont débuté.

M. Angus: Mais il aurait sûrement été plus facile de passer un contrat pour la construction de l'installation portuaire que de négocier un contrat de copropriété en même temps que pour la construction du terminal.

M. Garvey: Vous dites que ç'aurait été plus facile?

M. Angus: Je suppose que oui. Les associations sont si complexes, comme le démontrent les conditions financières de celle qui nous occupe à l'heure actuelle, qu'il aurait été plus simple, pour ne pas dire plus sûr, pour les contribuables canadiens, de s'en être tenu à une entente purement commerciale avec Fednav, qui aurait voulu que cette dernière construise le terminal en question, selon certaines conditions bien précises et dans un délai donné. On aurait pu lui dire de ne pas s'inquiéter des difficultés administratives, qu'elles seraient réglées de l'intérieur d'une manière expéditive, comme ce fut d'ailleurs le cas pour l'association. Il aurait sûrement été plus facile, sur le plan juridique, sur le plan technique, et sur tous

[Text]

Mr. Garvey: No, I would not agree.

Mr. Angus: Okay. Why?

Mr. Garvey: Simply because if that contract you have outlined were in effect, the incentive part to construct that terminal without overruns, within budget, would not be nearly as great as it would be if the party doing the construction were also party to the contract.

Mr. Angus: Is it the nature of the incentive that is built into the current contract, as Mr. Gray was referring to, the 90%, the 10%; the perception that Fednav would do very well indeed at a certain time... was that the specific incentive? Or were you talking in generic terms?

• 1010

Mr. Garvey: I am talking morale and incentive in engineering in a number of different ways. I am not talking about monetary reimbursement, because monetary reimbursement is all very fine on paper, but it has to be realized in the final analysis.

Mr. Angus: At this point in time, I gather that it has not yet been realized.

Mr. Garvey: No, it has not.

The Chairman: That is a very good point. Before I switch to Mr. Reid, I hope some member asks you about the present situation of the RTI in terms of throughput between either the coal and/or the grain. Due to these preconditions, particularly the throughput charges agreed upon as public policy with the Japanese, did Ridley Terminals Inc. ever have a chance to really succeed, in your opinion?

Mr. Garvey: Does it ever have a chance to?

The Chairman: Well, it has not up to now.

Mr. Garvey: Well, nobody knows what is going to happen in the future with respect to the coal demand in the world. At the present time, it does not look as though RTI will be a viable operation, simply because the source of our revenue comes from coal-producing areas that are basically metallurgical which are directly affected by the steel production, particularly in Japan, and the steel production in Japan is going down.

On the world market, you can see that Australia can produce coal cheaper than what we can because of the transportation costs from the source to the port. If we had areas where thermal coal was in great quantities, I think we could compete on the world market, but our area, the north-east coal, is not primarily a thermal coal area. So one does not know what is going to happen in the future and everything is cyclical in all markets. It may be that there will be an increase in the utilization of metallurgical coal in 1990, we do not know, but it does not look that way.

[Translation]

les autres plans, de se contenter de retenir vos services purement et simplement. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. Garvey: Non, je ne suis pas de cet avis.

M. Angus: Bon. Pourquoi?

M. Garvey: Tout simplement parce que si l'on avait conclu un contrat comme celui que vous décrivez, la motivation pour une société désintéressée de s'en tenir au budget et de ne pas dépasser les sommes allouées aurait été loin d'être aussi forte que celle d'un partenaire.

M. Angus: Quand vous dites motivation, parlez-vous des engagements auxquels M. Gray faisait allusion tout à l'heure, des 90 p. 100 et 10 p. 100 stipulés dans l'entente actuelle, qui laissent supposer que Fednav devrait tôt ou tard s'en porter drôlement bien... est-ce que c'était là la motivation, ou utilisiez-vous plutôt le terme au sens large?

M. Garvey: Je parle de moral et de motivation en ingénierie sous bien des formes. Je ne parle pas d'argent et de remboursement d'argent, car tout cela, c'est bien beau sur papier, mais il faut comprendre qu'entre la volonté et le geste, il y a une marge.

M. Angus: À l'heure actuelle, je suppose qu'on n'en est pas encore là.

M. Garvey: Non, pas encore.

Le président: C'est un élément très intéressant. Avant de passer à M. Reid, j'espère qu'un membre du Comité pensera à aborder avec vous la question de la capacité actuelle de RTI en ce qui a trait au chargement de houille ou de céréales, ou des deux. Compte tenu des conditions actuelles, et notamment des prix sur lesquels le gouvernement s'est entendu avec le Japon, a-t-on déjà accordé à *Ridley Terminals Inc.* ne serait-ce qu'une possibilité de réussir, selon vous?

M. Garvey: Si elle peut réussir un jour?

Le président: Ce n'est sûrement pas le cas jusqu'à maintenant.

M. Garvey: Personne ne peut dire quelle orientation prendra la demande de houille dans le monde. À l'heure actuelle, si l'avenir de RTI ne paraît pas très reluisant, c'est tout simplement parce que la source de nos revenus se trouve dans des régions houillères, des régions qui sont surtout axées sur la métallurgie et qui sont directement affectées par la production de l'acier et—c'est le cas notamment du Japon—où la production d'acier est en baisse.

Sur le plan mondial, nous savons que les frais de transport de la houille, de la source au port, permettent à l'Australie de produire de la houille à meilleur prix que nous. Si nous avions de très grandes houillères, je pense que nous pourrions être concurrentiels sur le plan mondial, mais la houille ou le charbon de chauffe que nous avons dans le nord-est du Canada ne répond pas à tous les besoins. Personne ne peut donc prédire ce que nous réserve l'avenir, et les marchés sont tous cycliques. La demande augmentera peut-être dans les années 1990, on ne sait jamais, mais pour l'instant, rien ne permet de l'affirmer.

[Texte]

Mr. Reid: Mr. Garvey has touched on the line of questioning that I wanted to pursue, but I want to ask, Mr. Garvey, whether you have or did have any role to play in the coal pricing agreement which preceded your wiling contract?

Mr. Garvey: None whatsoever.

Mr. Reid: You have already told us that it is a very restrictive agreement, but what are the terms of the agreement with respect to the extension time point of view? Does it limit you, in your operations as the Chief Executive Officer of Ridley Terminals Inc., from selling to anybody else? Does it restrict you in any way with respect to the loading and use of terminals, as opposed to other bulk commodities, such as grain or corn or whatever? Is there a provision in it with respect to changing the price of the delivery of coal?

Mr. Garvey: Do you mean the changing the price of our service charge?

Mr. Reid: That is right.

Mr. Garvey: No, that service charge is fixed to RTI for 15 years. Other commodities have to be compatible with coal. For example, we can not handle sulphur, but we can handle other commodities that have flow-through characteristics similar to coal in our conveyor and our loading systems, as long as they are not injurious to the coal. We can handle other customers and the charge to other customers has been left at our discretion.

• 1015

Mr. Reid: We were told, Mr. Garvey, that there was a penalty clause in the building agreement to the effect that if you were not ready to receive coal by a certain date and be prepared to supply Japan by a certain date, there was a sizeable penalty clause. Do I understand you correctly that if you discontinued delivering coal to Japan at the price stated in the agreement you would not be subject that same penalty clause?

Mr. Garvey: The penalty clause was inserted in the original throughput agreement to ensure that RTI would be ready to receive. At the same time, the same penalty applied to the coproducers if they were not ready to deliver the coal, and it was only with respect to being ready to receive and accept, not continuation.

Mr. Reid: If you tell us then, Mr. Garvey, that you are operating at a loss and you find some alternate use of the terminal and you do not continue to supply the coal to Japan, I am asking what the impact of the penalty clause would be in the future if you discontinued your present delivery system.

Mr. Garvey: The penalty clause would not apply, but we would be frustrating the contract and therefore we would be faced with litigation.

Mr. Reid: Then tell us if you would, please, what is the operating revenue or loss figure of the Ridley Terminals Inc. at the present time?

[Traduction]

M. Reid: M. Garvey a justement effleuré le sujet que je voulais aborder, mais auparavant, monsieur Garvey, je voudrais savoir si vous avez joué un rôle quelconque dans le cadre de l'accord intervenu sur le prix de la houille entre le Canada et le Japon qui a précédé la signature de votre contrat.

M. Garvey: Absolument aucun.

M. Reid: Vous nous avez déjà dit que c'était un accord très restrictif, mais vous limite-t-il dans le temps? En qualité de premier dirigeant de *Ridley Terminals Inc.*, vous empêche-t-il de vendre à quelqu'un d'autre? Vous empêche-t-il de quelque façon que ce soit de charger ou de décharger d'autres produits en vrac, comme des céréales, du maïs ou quelque autre produit? Renferme-t-il une clause quelconque en ce qui a trait au changement du prix de la manutention de la houille?

M. Garvey: Vous parlez de la modification de nos frais de service?

M. Reid: Oui.

M. Garvey: Non, ces frais de service sont fixés pour 15 ans. Quant aux autres produits, ils doivent être compatibles avec la houille. Par exemple, le soufre est exclu, mais nous pouvons accepter dans nos convoyeurs et nos systèmes de chargement d'autres produits dont les caractéristiques de débit sont analogues à celles de la houille, pourvu qu'ils ne puissent pas nuire à la houille. Nous pouvons desservir d'autres clients, et les frais que nous pouvons exiger de ces clients-là sont à notre discrétion.

M. Reid: Monsieur Garvey, on nous a dit que le contrat de construction renfermait une clause qui prévoyait une pénalité très sévère au cas où vous n'auriez pas été prêts à recevoir de la houille ou à approvisionner le Japon tel que prévu à une certaine date. Si je comprends bien, vous nous dites que si vous cessiez d'approvisionner le Japon en houille au prix prévu dans l'accord initial, vous ne seriez pas assujetti à la même clause pénale?

M. Garvey: À l'origine, la clause pénale avait pour but de faire en sorte que RTI soit prête à recevoir de la houille. La clause valait aussi pour les coproducteurs s'ils ne pouvaient pas livrer la marchandise. Elle n'était en réalité qu'une mesure destinée à assurer le respect de l'échéance, une mesure qui ne valait pas pour l'avenir.

M. Reid: Si vous nous disiez, monsieur Garvey, que compte tenu que vous exploitez à perte et que vous avez trouvé une autre utilisation pour le terminal, et que par conséquent, vous n'allez pas continuer à approvisionner le Japon en houille, je me demande quelles conséquences une telle décision pourrait avoir en vertu de la clause pénale?

M. Garvey: La clause pénale ne s'appliquerait pas, mais nous dérogerions à notre obligation contractuelle et nous risquerions par le fait même de faire l'objet de poursuites.

M. Reid: Auriez-vous l'obligeance de me dire à combien se situe votre seuil de rentabilité à l'heure actuelle?

[Text]

Mr. Garvey: In cash, about \$3 million a year.

Mr. Reid: Net?

Mr. Garvey: Net.

Mr. Reid: As the chief executive officer of the corporation, I would anticipate you have been making projection plans into the future and where you are going tomorrow, 10 years down the line. What do you forecast the loss or operating profit of the terminal to be 5 or 10 years from now?

Mr. Garvey: First of all, we know what our rates are going to be; it is a question of the tonnage throughput. We have been negotiating and we have been encouraging and we have been very close to other potential coal producers. One of them should be coming onstream at the end of this year. There are others who could ship through our terminal, and we have been negotiating with them. They are located in the Hinton area of Alberta. If everything was to come to pass, we would be handling approximately 10 million tonnes a year. Ten million tonnes a year would put us in a profit condition.

Mr. Reid: The question is, Mr. Garvey, we have the coal, but have we the market? You have told us that with the declining use of steel, there is a declining use of coal. In your projections, have you projected a market of 10 million tonnes of coal per year so that you can anticipate a profit picture on this terminal at any time in the future?

Mr. Garvey: We have done a number of projections based on different interest rates, different tonnages, different escalation of our CPI, and if we carry it out to the ultimate, in order for us to make the figure which was stated in some of the press reports, we would have to be charging somewhere around \$23 a tonne and have a throughput of around 15 million tonnes, but I do not think that is realistic. I think getting back down to being realistic about our future—

Mr. Reid: That is what I am asking you to do, Mr. Garvey.

Mr. Garvey: —Our future is that we have real solid indicators that there will be additional tonnage coming through our terminal, and we estimate that the additional tonnage will be around 3 million tonnes. If this comes about within the next three or four years, we will be in a profit situation.

Mr. Reid: Some of us have had some discussions indirectly about the Japanese position. Have we any assurance, or is there any protection in the agreement that was entered into with Japan, that required Japan to purchase from Canada x number of tonnes or millions of tonnes a year?

[Translation]

M. Garvey: Aux environs de 3 millions de dollars annuellement.

M. Reid: De revenu net?

M. Garvey: Oui.

M. Reid: En qualité de premier dirigeant de la société, je suppose que vous avez dû faire des projections sur une dizaine d'années. Où s'établira votre seuil de rentabilité dans 5 ou 10 ans?

M. Garvey: Premièrement, nous savons ce que seront nos tarifs; tout dépendra du nombre de tonnes de houille qui passeront par le terminal. Nous avons négocié, nous avons incité des producteurs de houille à utiliser nos services et nous nous sommes rapprochés de certains autres producteurs qui pourraient devenir des clients. L'un d'eux devrait d'ailleurs commencer à utiliser nos services à la fin de cette année. Il y en a d'autres qui pourraient expédier leur houille par notre terminal, et nous avons négocié avec eux. Leurs houillères sont dans la région de Hinton en Alberta. Si tout marchait comme nous le souhaitons, environ 10 millions de tonnes de houille passeraient par notre terminal chaque année, et à 10 millions de tonnes par année, nous ferions des bénéfices.

M. Reid: Nous avons la houille, monsieur Garvey, mais avons-nous le marché? Voilà la question. Vous nous avez dit que l'utilisation de la houille avait suivi la diminution de la consommation d'acier. Dans vos projections, vous êtes-vous servi d'un chiffre de 10 millions de tonnes de houille par année de façon à pouvoir envisager des bénéfices à plus ou moins court terme?

M. Garvey: Nous avons fait bien des projections en nous fondant sur différents taux d'intérêt, différents volumes, différents taux d'indexation de notre IPC, et, en poussant la chose à l'extrême, pour atteindre le chiffre que l'on a mentionné dans certains articles qui ont été publiés dans certains journaux, nous devrions demander quelque 23\$ la tonne et avoir un débit d'environ 15 millions de tonnes par année, ce qui ne me paraît pas réaliste. Mais pour être réaliste à propos de ce que nous réserve l'avenir...

M. Reid: C'est précisément ce que je veux que vous fassiez, monsieur Garvey.

M. Garvey: Nous avons de très bonnes indications quant au nombre de tonnes additionnelles qui passeront par notre terminal, et nous estimons qu'il sera de l'ordre de 3 millions. Si cela se concrétise d'ici les trois ou quatre prochaines années, nous commencerons alors à faire des bénéfices.

M. Reid: Nous avons discuté un peu entre nous, indirectement, de la situation du Japon dans toute cette affaire. Avons-nous une garantie quelconque, ou l'accord qui a été signé avec le Japon renfermait-il une clause quelconque par laquelle le Japon s'engageait à acheter chaque année du Canada un nombre prédéterminé de tonnes?

[Texte]

[Traduction]

• 1020

Mr. Garvey: In the two contracts between Bullmoose and Quintette, there is a provision which states that Quintette will supply 5 million tonnes for 15 years, plus or minus 5%, and the same is 1.6 million tonnes with Bullmoose plus or minus 5%. That is the Japanese guarantee to the two co-producers.

Mr. Reid: A last question, Mr. Chairman.

Mr. Garvey, in those crunch days after the Fednav consortium broke up, were you then with Fednav or Ridley Terminals?

Mr. Garvey: In the crunch days after it broke up?

Mr. Reid: Yes. And the National Harbours Board, say, was looking desperately to using Roloids to pacify the problem as it existed.

Mr. Garvey: All right. When it broke up there was a period of grace in which nobody did anything.

Mr. Reid: Yes. Were you associated with Fednav—

Mr. Garvey: For a period of about two weeks or three weeks, we went home and NHB went home, the co-producers went home and they tried to find ways and means of building their own terminal. When RTI was formed, I became the temporary, unpaid project manager. The first contracts that we signed with the stackery claimer and the car dumper were signed by Mr. Auger, who was then acting as chairman of the board of RTI, and myself, who was acting as project manager and president on a temporary basis.

Mr. Reid: Can you tell us when Ridley Terminals Inc. was formed as such? I do not necessarily mean the incorporation date, but the time you started to negotiate provisions of operation.

Mr. Garvey: The end of November, 1981.

Mr. Reid: All right, I will ask you directly then, Mr. Garvey. Were you part, did you have any role to play whatsoever in the negotiating of the agreement with Fednav in the building of Ridley Terminals?

Mr. Garvey: I do not understand your question.

Mr. Reid: I understood that at one time you were in some way associated with Fednav; I am not certain in what capacity. Were you associated with Fednav?

Mr. Garvey: Yes, I was President of Federal Marine Terminals.

Mr. Reid: I am really concerned with the crunch days after Fednav consortium broke down and the National Harbours Board, as representative of the federal government, finally entered into a joint venture operation with Fednav for the construction of Ridley Terminals to meet the termination agreement, that November delivery date of 1983 for Japan. All right. Can you give us dates with respect to your changing status from that breakdown date to the time you finally

M. Garvey: Dans les deux contrats avec Bullmoose et Quintette, il y a une clause qui prévoit que Quintette fournira 5 millions de tonnes de houille pendant 15 ans, plus ou moins 5 p. 100, et cela vaut aussi pour la société Bullmoose qui fournira, quant à elle, 1,6 million de tonnes de houille, plus ou moins 5 p. 100 elle aussi. C'est la garantie offerte par les Japonais aux deux producteurs.

M. Reid: Une dernière question, monsieur le président.

Monsieur Garvey, après l'éclatement du consortium Fednav, travailliez-vous pour la société Fednav ou pour *Ridley Terminals*?

M. Garvey: Après la dissolution du consortium?

M. Reid: Oui. À l'époque où les gens du Conseil des ports nationaux se nourrissaient de Roloids en cherchant désespérément à trouver une solution au problème.

M. Garvey: D'accord. Après la dissolution du consortium, il y a eu une certaine période de flottement.

M. Reid: Oui. Travailliez-vous alors pour Fednav...

M. Garvey: Pendant deux ou trois semaines, tout le monde est rentré dans sa niche, nous, les coproducteurs et les gens du CPN qui ont essayé de trouver des moyens de construire leur propre terminal. Par la suite, quand RTI a été créée, j'en suis devenu le gestionnaire de projet temporaire et non rémunéré. C'est M. Auger, qui faisait office de président du conseil de RTI, et moi-même, en qualité de gestionnaire de projet et de président intérimaire de la société, qui avons signé les premiers contrats avec les concessionnaires et les fournisseurs de wagons basculants.

M. Reid: Pouvez-vous nous dire quand la société *Ridley Terminals Inc.* a été créée au juste? Je ne veux pas nécessairement savoir la date où elle a été constituée en société, mais le moment où vous avez commencé à négocier les modalités de fonctionnement.

M. Garvey: À la fin de novembre 1981.

M. Reid: Très bien. Je serai donc direct, monsieur Garvey. Avez-vous participé à la négociation ou avez-vous joué, de près ou de loin, un rôle quelconque dans la négociation de l'accord avec Fednav en vue de la construction du terminal de Ridley?

M. Garvey: Je ne comprends pas votre question.

M. Reid: J'ai cru comprendre qu'à une certaine époque, vous aviez des liens quelconques avec la société Fednav; je ne sais plus trop à quel titre. Étiez-vous associé à Fednav?

M. Garvey: Oui, j'étais président de la société *Federal Marine Terminals*.

M. Reid: Je voudrais en fait savoir ce qui s'est passé entre le moment où le consortium Fednav s'est dissocié et celui où le Conseil des ports nationaux, en tant que représentant du gouvernement fédéral, a finalement décidé de s'embarquer dans une entreprise conjointe avec Fednav en vue de la construction du terminal de Ridley, pour respecter l'échéance de novembre 1983. Très bien. Pouvez-vous nous donner les dates où vous avez changé de situation, à partir du moment de

[Text]

became chief executive officer in operation, in administration of Ridley Terminals?

I will tell you what I am getting at. Quite frankly, Mr. Garvey, it is: Did you have any role to play in that agreement, any part in the discussions, in the options included in the agreement?

Mr. Garvey: Not in the agreement. You are talking about the pre-incorporation agreement? I was not party to that. My role was that of chairman of the technical committee that was initiated to oversee the construction and the equipment that was required. There were members from the NHB and two members from Fednav on that technical committee. I was chairman of that until such time as I took over as president.

• 1025

Mr. Reid: As I understand you, Mr. Garvey, you did not have any discussions or role to play in negotiating the agreement between the federal government, alias NHB, and Fednav.

Mr. Garvey: No. I was merely a peon that was doing the dirty-hands work.

The Chairman: But when you were the peon doing the dirty-hands work as the temporary, unpaid, project manager, you were a Fednav employee.

Mr. Garvey: That is correct.

The Chairman: And were paid by Fednav.

Mr. Garvey: That is correct.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Reid answered most of the questions I had in mind in connection with the penalty clause. But there is one other question that I think should be answered. You mentioned that you had gone ahead and done a lot of the pre-engineering before there was any contract let. Had you not done that pre-engineering, would the contractor have had to do it before he could carry out the rest of the construction? Did he get the benefit of that? Or did the construction . . . ?

Mr. Garvey: Did RTI?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Garvey: Yes.

Mr. Taylor: That was based on the pre-engineering?

Mr. Garvey: Oh, yes.

Mr. Taylor: If you had not done it, would it have had to be done by somebody else?

Mr. Garvey: It would have had to be redone, yes.

[Translation]

la dissolution du consortium jusqu'à celui où vous êtes finalement devenu président-directeur général de *Ridley Terminals Inc.*?

Je vais vous dire où je veux en venir. Sans détour, monsieur Garvey, je vous demande: avez-vous joué un rôle quelconque dans le cadre de cette entente? Avez-vous participé de près ou de loin aux discussions? Avez-vous aidé de quelque façon que ce soit à l'élaboration des options que renferme l'accord?

M. Garvey: Pas du tout, non. Vous parlez bien de l'accord intervenu avant la constitution en société de RTI, n'est-ce pas? Non, je n'ai rien fait de la sorte. Mon rôle s'est limité à présider le comité technique que l'on avait créé pour superviser la construction et l'équipement requis. Ce comité était formé de gens du Conseil des ports nationaux et de deux représentants de Fednav. J'en ai assuré la présidence jusqu'à ma nomination au poste de président de RTI.

M. Reid: Si je vous comprends bien, monsieur Garvey, vous n'avez pris part à aucune discussion, quelle qu'elle soit, et vous n'avez joué aucun rôle dans le cadre de la négociation de l'entente entre le gouvernement fédéral, ou le CPN, et Fednav.

M. Garvey: Non. J'étais à peine un pion auquel on avait confié les travaux terre-à-terre.

Le président: Mais quand vous vous affairiez à ces travaux terre-à-terre, en qualité de gestionnaire de projet temporaire et non rémunéré, vous étiez un employé de Fednav.

M. Garvey: C'est juste.

Le président: Et c'était Fednav qui vous payait.

M. Garvey: C'est encore juste.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: M. Reid a posé la plupart des questions que j'avais en tête au sujet de la clause pénale. Mais il y en a encore une qui mérite d'être posée, je crois. Vous nous avez dit que vous aviez déjà effectué une bonne partie des études techniques préliminaires nécessaires avant même qu'un contrat soit dressé. Si vous n'aviez pas fait ces études, l'entrepreneur qui aurait remporté l'appel d'offres aurait-il dû les effectuer pour être en mesure d'achever la construction? A-t-il pu en profiter?

M. Garvey: Quel entrepreneur? RTI?

M. Taylor: Oui.

M. Garvey: Oui.

M. Taylor: On les a utilisées lors de la construction?

M. Garvey: Oh oui!

M. Taylor: Si vous ne les aviez pas faites, quelqu'un d'autre aurait dû les faire?

M. Garvey: Il aurait fallu que quelqu'un les fasse de nouveau, oui.

[Texte]

Mr. Taylor: They could not have carried out the construction without that pre-engineering?

Mr. Garvey: There is no way, if you had started your engineering studies in November 1981, that the terminal would be ready in December 1983. There is no possible way.

Mr. Taylor: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Garvey, you mentioned a contract that was signed with the Japanese, if I remember correctly, in the order of 5.5 million tonnes and 1.6 million tonnes.

Mr. Garvey: No, 5 million tonnes was the guaranty—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): All right.

Mr. Garvey: —plus or minus 5%.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay.

Mr. Garvey: Right now, it is at the status of minus 5%; that is, 4.75 million.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): That has already been shipped through the terminals?

Mr. Garvey: No. That is the contract requirements that the Japanese have indicated to Quintette that they will accept in the co-year 1986-87. The co-year is from March 31 to March 31. We believe they will adhere to the 4.75 million, and that Bullmoose will ship 1.6 million tonnes this year.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): At the present rates, with the contract that was signed, how much money are you losing per year on that contract?

Mr. Garvey: In cash?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): In cash.

Mr. Garvey: It would be \$3 million.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we look—like you said, hindsight is 20:20. If you take a triangle... the federal government is involved, we have Fednav, and we have Japan with the contracts.

Mr. Garvey: Yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I realize at the same time that—call it a megaproject or whatnot—with the timeframes, there were deadlines that had to be met. If you today, sir, as a businessman, take yourself away from the position that you have, who is the big loser in this megaproject?

Mr. Garvey: Who is the big loser?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Right. I say the big loser or the big payer.

[Traduction]

M. Taylor: Personne n'aurait pu entreprendre la construction de l'installation portuaire sans ces études techniques préliminaires?

M. Garvey: En ne commençant les études techniques préliminaires qu'en novembre 1981, le terminal n'aurait jamais pu être prêt en décembre 1983, jamais, au grand jamais.

M. Taylor: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Garvey, vous avez parlé d'un contrat qui avait été conclu avec les Japonais, dans lequel des quantités de 5,5 millions de tonnes et 1,6 millions de tonnes de houille étaient stipulées, si je me souviens bien.

M. Garvey: Non, c'étaient des garanties...

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vois.

M. Garvey: ... à plus ou moins 5 p. 100.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Très bien.

M. Garvey: À l'heure actuelle, nous en sommes à 5 p. 100 près, à 4,75 millions de tonnes.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce sont 4,75 millions de tonnes de houille qui sont déjà passées par votre terminal, n'est-ce pas?

M. Garvey: Non. C'est le nombre de tonnes de houille que les Japonais ont promis d'acheter à Quintette au cours de l'exercice 1986-1987 en vertu du contrat. L'année court du 31 mars au 31 mars de l'année suivante. Nous croyons qu'ils tiendront promesse et que Bullmoose expédiera 1,6 million de tonnes cette année.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Aux prix actuels, compte tenu du contrat qui a été signé, combien perdez-vous chaque année à ce rythme-là.

M. Garvey: En argent?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, en argent.

M. Garvey: Environ 3 millions de dollars, je suppose.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Après coup, comme vous dites, on se rend bien compte que nous avons un triangle dans toute cette affaire... une entente tripartite entre le gouvernement fédéral, Fednav et le Japon.

M. Garvey: Oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je constate aussi, par la même occasion, que dans le cadre de ce projet—appelons-le projet, ou mégaprojet, si vous voulez—il y avait des délais, des échéances à respecter. Aujourd'hui, monsieur Garvey, si vous enlevez le chapeau que vous portez maintenant pour mettre celui de l'homme d'affaires; qui est le grand perdant dans toute cette affaire?

M. Garvey: Le grand perdant?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui. Qui y perd le plus ou qui paie le plus?

[Text]

Mr. Garvey: Nobody is losing or paying anything right now. The NHB put in 10%, Fednav put in 10%, and there is a bank loan for the balance of 80%. The only one that is gaining any benefits is the bank, and we have been trying desperately to come to some agreement with the guaranty, because the guaranty has a fall-away provision in it, and the fall-away provision prevents us from going out in the open market and getting better rates.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Excuse me, but you said nobody is a loser. You are dealing in terms of dollars and cents. The money is coming from the banks. Somebody is putting up the interest and somebody has to back up these loans.

Mr. Garvey: RTI is.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, but indirectly RTI, if I understand correctly is the federal government.

Mr. Garvey: The federal government has not paid the \$3 million. RTI has a revolving loan, which is based on our assets with the Toronto-Dominion Bank. We are drawing down on that loan. But nobody has paid out any money. The federal government has not paid out \$3 million to RTI in order to keep functioning.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): This is my last question, Mr. Chairman.

• 1030

Mr. Garvey, you would not say, as in the past—and far be it from me to criticize the former government—that the project at Ridley Terminals is not a white elephant. Would that be your answer today, in 1987?

Mr. Garvey: Would you repeat that and clarify it a bit? I am only a peon, as I keep saying.

The Chairman: He is a farmer from Gaspé, too, he keeps telling us.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The question I am asking you, sir, is very direct. It is that the project at Ridley Terminals, and Fednav, and the Japanese contracts . . . looking into the future . . . as you said before, you cannot predict . . . depending on the markets and what not . . . do you not consider the amount of moneys spent . . . and you tell me here this morning that nobody is paying anything, wherever the money came from . . . would you not classify that project there as a white elephant?

An hon. member: As a Mirabel.

Mr. Garvey: If I were a prudent buyer today, I would be doing an analysis on the future of the coal market. I would be doing an analysis on the future of the potash exports. I would be doing an analysis on other commodities on which I could utilize that equipment to make it a viable operation. Then I

[Translation]

M. Garvey: Personne ne perd et personne ne paie quoi que ce soit à l'heure actuelle. Le CPN et Fednav contribuent à raison de 10 p. 100 chacun et les autres 80 p. 100 sont sous la forme d'un prêt bancaire. La seule qui y gagne dans tout cela, c'est la banque, et nous avons essayé autant que nous pouvons de faire jouer la garantie dans le contrat en notre faveur pour obtenir de meilleurs taux d'intérêt et d'autres avantages, mais la modalité de réduction qu'elle renferme nous en empêche.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Excusez-moi mais, vous avez dit que personne n'y perd. Mais nous parlons bel et bien d'argent, n'est-ce pas? Et l'argent vient des banques. Et quelqu'un paie les intérêts et donne des garanties pour ces prêts.

M. Garvey: Oui, RTI.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui mais, indirectement, par l'entremise de RTI, c'est le gouvernement fédéral qui paie, si je comprends bien.

M. Garvey: Oui, mais le gouvernement fédéral n'a pas payé les 3 millions de dollars en question. RTI dispose d'un prêt à terme renouvelable consenti par la banque Toronto-Dominion et garanti par ses biens propres. Et c'est de ce prêt que nous nous servons. Personne n'a déboursé quoi que ce soit. Le gouvernement fédéral n'a pas versé 3 millions de dollars à RTI pour lui permettre de poursuivre ses activités.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): C'est ma dernière question, monsieur le président.

Monsieur Garvey, ne diriez-vous pas encore aujourd'hui, que comme cela s'est déjà produit par le passé—et loin de moi l'idée de critiquer l'ancien gouvernement—le projet du terminal de Ridley est un autre objet de luxe, un autre éléphant blanc comme on dit. Que répondriez-vous aujourd'hui, en 1987?

M. Garvey: Pourriez-vous répéter votre question de façon un peu plus claire? Je ne suis qu'un pion, comme je vous l'ai déjà dit.

Le président: Et c'est aussi un agriculteur de Gaspé, semble-t-il.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): La question que je vous pose, monsieur, est très précise. Le projet du terminal de Ridley, et Fednav, et les contrats avec les Japonais . . . si l'on considère l'avenir . . . comme vous l'avez dit plus tôt, on ne peut prédire . . . selon la situation dans les marchés et une foule d'autres facteurs . . . ne pensez-vous pas que tout l'argent dépensé . . . et vous me dites ce matin que personne ne paie quoi que ce soit, bien que l'argent doit bien venir de quelque part . . . ne diriez-vous pas que ce projet est un autre éléphant blanc?

Une voix: Un autre Mirabel.

M. Garvey: Aujourd'hui, si j'étais pour acheter l'affaire, par prudence, je ferais une analyse de l'avenir du marché de la houille; je ferais une analyse de l'avenir des exportations de potasse; et je ferais aussi une analyse des autres produits qui pourraient passer par le terminal afin d'en faire une entreprise

[Texte]

would make that judgment on what I would see on my research and development of that time.

I would not say there is a white elephant out there. This is not Mirabel. This is an ongoing organization, which has a tremendous amount of prestige throughout the world. We have set records in loading no other country has even touched. We have by far the highest morale of any organization in Canada, with our employees. That is not a white elephant.

Mr. Reid: Mr. Garvey, you indicated if you were a buyer, you would be making this kind of analysis. What I was trying to draw from you is simply that same kind of analysis that you should be making as the chief executive officer, the President, of Ridley Terminals. What we are looking for is the future operation of that terminal, and I detected a bit of hesitancy in your making that kind of a clear response.

You say that is what you would be doing as a buyer. Have you made that kind of a study? And if you have, what do you see for the future of the terminal?

Mr. Garvey: Yes, we have made those studies. As a matter of fact, we have been closely negotiating with a potash producer to move potash through Ridley, and we have made some cost analyses. Nothing is firm at this time. We have made investigations into the movement of other concentrates. We have made investigations into the movement of other coal producers. At this time we do not have anything firm, but that does not have to say in a year's time or six months' time we will not have something firm.

It has to be taken one step at a time. Can we do this? Yes, we can do this. Now let us go out and pursue it as aggressively as possible. And that is what we are doing. We are not just sitting back, waiting for the day when another coal producer will come along. We have to look at alternatives. We have a tremendous amount of machinery up there that can be adjusted and utilized in other ways. As long as it is compatible with the coal—that is our primary reason for being in existence—we will do so.

The Chairman: Mr. Garvey, on the construction, I think this was given by Mr. Auger, but just to clarify my memory, it is a 10-million-tonne throughput now—at least this is what you have in capacity—

Mr. Garvey: It is 12 million.

The Chairman: In the original design it was for much . . . the design was scaled down, was it not? What was it built for, and what is it doing today, I guess is what I am getting to.

[Traduction]

viable. C'est à partir de ces éléments qu je prendrais ma décision.

Je ne dirais pas que le terminal est un objet de luxe, un éléphant blanc comme vous dites. Ce n'est pas un autre Mirabel. L'entreprise a énormément de prestige de par le monde. Nous avons établi de nouveaux records dans nos activités de chargement, qui dépassent, et de très loin, tout ce qu'a pu faire notre plus proche concurrent de quelque pays que ce soit. Le moral de nos employés est le meilleur, et lui aussi de très loin, de toutes les entreprises du genre au Canada. Ce n'est donc pas un éléphant blanc, non.

M. Reid: Monsieur Garvey, vous nous avez dit que vous feriez ce genre d'analyses si vous étiez sur le point d'acheter l'entreprise. Ce que je voulais tout simplement vous entendre dire, c'est qu'en tant que premier dirigeant et président de *Ridley Terminals Inc.*, vous devriez aussi effectuer ces analyses. Nous cherchons à savoir ce que sera l'exploitation de ce terminal dans un avenir plus ou moins rapproché, et j'ai décelé un brin d'hésitation dans votre réponse.

Vous dites que c'est ce que vous feriez si vous étiez sur le point d'acheter l'entreprise. Mais dans votre état actuel, avez-vous fait des études de ce genre? Et si vous en avez fait, comment voyez-vous l'avenir du terminal?

M. Garvey: Oui, nous avons effectué ces études. Au fait, nous avons justement beaucoup discuté avec un producteur de potasse pour qu'il utilise nos services, à Ridley, et à cette occasion, nous avons fait quelques analyses de coût. Rien n'a encore été conclu de façon définitive. Nous avons fait quelques études du transport d'autres concentrés. Nous en avons aussi fait sur les activités d'autres producteurs de houille. Pour l'instant, nous n'avons rien qui soit concluant, mais cela ne veut pas dire que ce sera toujours le cas dans six ou douze mois.

Il ne faut pas brûler d'étapes. Pouvons-nous faire ceci ou cela? Oui, c'est possible. Cela dit, allons-y et mettons-y le paquet. Et c'est cela que nous faisons. Nous ne sommes pas là bien calés dans nos fauteuils à attendre le jour où un autre producteur de houille viendra frapper à notre porte. Nous devons trouver d'autres produits. Nous sommes équipés comme pas un, et toutes ces machines peuvent s'adapter et servir à bien d'autres choses que le transbordement de la houille. Tout produit qui sera compatible avec la houille—je dis cela parce que la houille est notre première raison d'être—nous le transborderons.

Le président: Monsieur Garvey, au moment de la construction—et je crois que c'est M. Auger qui nous a donné ce chiffre—pour me rafraîchir la mémoire, à l'heure actuelle, dites-moi, votre capacité est de 10 millions de tonnes, n'est-ce pas?

M. Garvey: Douze millions de tonnes.

Le président: Initialement, la capacité devait être beaucoup plus . . . on a réduit cela, n'est-ce pas? Quelle capacité avait-on prévue au début, et où en êtes-vous aujourd'hui à cet égard? Voilà ce que je veux savoir.

[Text]

Mr. Garvey: The original design was for 12 million tonnes; and that was based on the delivery to the end of the loading spout at 2,950 tonnes an hour overall, with berth occupancy of 76%. We now have a berth occupancy of 29% to 30%, and we can deliver the coal to vessels at a rate in excess of 6,000 tonnes an hour. We therefore, without any alterations, without any improvements in our terminal, can deliver 18 million tonnes of coal per year with the same equipment, and this is due to the efficiency of our personnel.

• 1035

The Chairman: I have just one further question. You mentioned what might be a real break-even point. If you get \$23 per tonne at 15 million tonnes throughput—

Mr. Garvey: That was this \$1 billion somebody kept referring to.

The Chairman: This is what I was going to ask you. From your experience and knowledge, in terms of other charges for coal in other terminals, is there such a thing as a going rate? How does Ridley compare to some of the other major terminals?

Mr. Garvey: We cannot go below that rate, because the present suppliers would be on an uncompetitive basis. We can go above the rate. The organization we are talking to at this present time... We have investigated ways and means of increasing the unit train size to 150 or 160 cars, and then adjusting them as they come in the terminal to reduce the transportation costs, so they can become competitive on the open market.

The Alberta producers, whom we have been trying to entice to come through our terminal, since we believe we can not only do it cheaper but the Japanese have indicated they would prefer to come through our terminal... that rate would be comparable to what we are receiving from Quintette and Bullmoose.

The Chairman: Thank you. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Garvey, since you became the president and chief executive officer of RTI on February 17, 1983, have you had any legal or contractual relationships with Fednav? Are you a shareholder? Are you an employee in another project? Are you a partner in another project or are you solely somebody whose responsibilities are with Fednav?

Mr. Garvey: For the first two years, I was 100% RTI.

Mr. Angus: This is from February 17, 1983.

Mr. Garvey: That is right. It then became apparent that once the wheel got going, there was no need to have a president and chief executive officer on duty 100% of the time. So I proposed to the board that it would be beneficial for both

[Translation]

M. Garvey: À l'origine, on avait prévu 12 millions de tonnes: on avait établi ce chiffre en supposant un débit moyen de 2,950 tonnes l'heure et un taux d'occupation de 76 p. 100. Notre taux d'occupation est de 29 à 30 p. 100, et nous pouvons charger les navires de houille à un rythme qui dépasse 6,000 tonnes l'heure. Cela veut donc dire que sans apporter quelque modification ou amélioration que ce soit à nos installations, nous pouvons atteindre un débit de 18 millions de tonnes de houille par année avec le même équipement; c'est à l'efficacité de notre personnel que nous le devons.

Le président: J'ai encore une dernière question. Vous nous avez mentionné tout à l'heure ce qui pourrait être votre vrai seuil de rentabilité. Si vous obteniez 23\$ la tonne, à un débit de 15 millions de tonnes...

M. Garvey: Ah oui! C'est ce fameux milliard de dollars dont quelqu'un parlait tout le temps.

Le président: C'est justement ce que j'allais vous demander. Avec l'expérience et les connaissances que vous possédez, pouvez-vous nous dire s'il existe un tarif régulier pour la houille, un prix qui s'appliquerait dans la plupart des terminaux comme le vôtre? Votre tarif est-il plus élevé ou moins élevé qu'ailleurs?

M. Garvey: Nous ne pouvons pas réduire notre débit actuel parce que cela désavantagerait les fournisseurs sur le plan de la concurrence. Nous pouvons toutefois l'augmenter. Nous avons cherché des moyens d'augmenter les convois ferroviaires que nous recevons à 150 ou 160 wagons afin de pouvoir diminuer notre tarif et de réduire ainsi les frais de transport de la houille pour les fournisseurs et leur permettre d'être plus concurrentiels.

C'est ce que nous avons dit aux producteurs albertains que nous avons essayé de convaincre d'utiliser nos services, et les Japonais ont indiqué qu'ils préféreraient utiliser notre terminal... ce tarif serait donc comparable à ce que nous recevons à l'heure actuelle de Quintette et de Bullmoose.

Le président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Garvey, depuis que vous avez accédé au poste de président-directeur général de RTI, le 17 février 1983, avez-vous des liens quelconques, juridiques ou contractuels, avec Fednav? Êtes-vous l'un de ses actionnaires? Êtes-vous l'un de ses employés affecté à un autre projet? Êtes-vous l'un de ses partenaires dans le cadre d'un autre projet ou êtes-vous purement et simplement un employé de Fednav?

M. Garvey: Pendant les deux premières années, je travaillais à plein temps pour RTI.

M. Angus: Les deux premières années après le 17 février 1983.

M. Garvey: C'est juste. Après le démarrage de l'entreprise, il est devenu évident que la tâche ne nécessitait plus la présence continue d'un président-directeur général. J'ai donc suggéré au conseil qu'il serait avantageux pour les deux parties

[Texte]

parties if I was allowed to pursue other endeavours and reduce my time by 50%—and reduce my take-home pay by 50%.

The pay reduction was real but the time was not, because it looks as though I am performing 75% of the time. It is a reduction of 25% of the time for 50% of the pay—something like you MPs do.

Mr. Angus: That is right—especially this year. You have partially answered my question in the sense of your involvement with RTI. Do you have any ongoing relationships now with Fednav?

Mr. Garvey: I have an ongoing relationship with Fednav with their terminals in the United States; in Chicago, Duluth, and Eastport.

Mr. Angus: In what capacity?

Mr. Garvey: As president.

• 1040

Mr. Angus: Are these three separate subsidiaries, or are they operated by one company?

Mr. Garvey: They are operated by Federal Marine Terminals.

Mr. Angus: So in effect you reverted to your prior position?

Mr. Garvey: Not to that extent. I reverted to it in the assistance of them in labour negotiations and in the operational side, but not directly involved in the operation itself.

Mr. Angus: But you were president of Federal Marine Terminals prior to taking on the position with Ridley Terminals, and now you have that same position again, but with modified functions.

Mr. Garvey: Correct.

Mr. Angus: What is the make-up of the board of Ridley Terminals? How many from Fednav, how many from Canada Ports Corporation?

Mr. Garvey: Five from Canada Ports Corporation, and three from Fednav.

Mr. Angus: And how often do they meet?

Mr. Garvey: About four times a year, depending on the circumstances.

Mr. Angus: Meaning that if there was some emergency they would meet more than four times, or if things are humming along there is no need to have a meeting?

Mr. Garvey: That is correct. If there is no need for a meeting, we do not have one.

Mr. Angus: Part of what this committee has been looking at in terms of historical sense is why we got to the point where we had this arrangement between Fednav and Canada Ports Corporation on the financial side, and also looking at what we

[Traduction]

qu'on me permette de me consacrer à d'autres activités moyennant une réduction de 50 p. 100 de mon temps et, bien entendu, de ma rémunération.

La réduction de ma rémunération a été bien réelle, mais ce n'est pas le cas de mes heures de travail, car il me semble que je travaille 75 p. 100 du temps. En bout de course, j'ai donc obtenu une réduction de 25 p. 100 du temps en échange d'une diminution de 50 p. 100 de ma rémunération—une situation qui ressemble un peu à celle des députés comme vous.

M. Angus: C'est vrai—et particulièrement cette année. Vous m'avez répondu quant à votre participation dans RTI. Mais qu'en est-il avec Fednav?

M. Garvey: Je suis responsable des installations portuaires de Fednav aux États-Unis; à Chicago, Duluth et Eastport.

M. Angus: À quel titre?

M. Garvey: De président.

M. Angus: Ces installations sont-elles trois filiales distinctes ou sont-elles toutes chapeautées par la même société?

M. Garvey: Elles sont exploitées par *Federal Marine Terminals*.

M. Angus: Vous avez donc repris votre ancien poste?

M. Garvey: Non, pas tout à fait. Je l'ai réintégré en partie pour ce qui est de l'aide que j'apporte dans le cadre des négociations collectives et des opérations, mais je n'interviens pas directement dans l'exploitation.

M. Angus: Mais vous étiez président de *Federal Marine Terminals* avant d'accéder au même poste chez *Ridley Terminals*, et maintenant, vous occupez de nouveau le même poste, sauf que les fonctions sont un peu différentes.

M. Garvey: C'est vrai.

M. Angus: Quelle est la composition du conseil de *Ridley Terminals*? Combien d'administrateurs représentent Fednav, et combien représentent Ports Canada?

M. Garvey: Cinq administrateurs représentent Ports Canada, et les trois autres représentent Fednav.

M. Angus: Et à quelle fréquence le conseil se réunit-il?

M. Garvey: Quatre fois par année environ, selon les circonstances.

M. Angus: Ce qui veut dire qu'en cas d'urgence, ce pourrait être davantage, ou que si tout allait bien, il pourrait ne pas y en avoir?

M. Garvey: C'est juste. Quand ce n'est pas nécessaire, nous n'avons pas de réunion.

M. Angus: Ce que le présent comité cherche à savoir, entre autres, c'est la raison pour laquelle on en est arrivé à cette association entre Fednav et Ports Canada sur le plan financier. Nous cherchons aussi à trouver quelles recommandations nous pourrions faire au gouvernement à cet égard.

[Text]

as a committee can do to make recommendations to the government as to what they should do.

We have had testimony on both sides of the argument about whether or not RTI should move to get out of the arrangements with Fednav—those who have said, yes, we should; those who have said, no, we do not have enough information to make a decision at this point in time; or those who have said, no, we should not. There have been briefing notes going to the Minister's office; there has been a whole range of correspondence that has been floating around discussing it. Let me ask you what your opinion is. Do you think at this point in time, given the fears about what a final price tag may be if certain events occur, whether in effect Canada Ports Corporation should take every step possible to either renegotiate the agreement or to terminate the agreement between Fednav and Canada Ports Corporation?

Mr. Garvey: What did you mean by the final amount?

Mr. Angus: In a briefing note from Mr. Auger, it is suggested that the cost of exercising Canada Ports Corporation's call options escalates over time when compared to Fedcom's initial investment of \$23 million, and that by the year 2002 share purchase would amount to \$1 billion. That is what I am referring to.

Mr. Garvey: If all cylinders are working. It is not a guarantee.

Mr. Angus: We realize that. But it is also a gamble.

What I am asking you is whether you believe, as the chief executive officer of Ridley Terminals, for the protection of at least in terms of membership on your board and the people they represent—i.e., the taxpayers of Canada—Canada Ports Corporation should work to renegotiate the agreement or to acquire Fednav's share in the operation.

Mr. Garvey: You ask me as the president of RTI? It does not make any difference to me who the shareholders are. The operation will not be diluted, will not be affected by the shareholders.

Mr. Angus: Has your board made any recommendation to either Fednav or to Canada Ports Corporation?

Mr. Garvey: No.

Mr. Angus: Has your board considered this matter?

Mr. Garvey: No. It has been set aside. That is a question that should be referred to the partnership, not to the board.

Mr. Angus: Well, we have already done it to the one—the partners. We will do it to the other one on Tuesday.

• 1045

The Chairman: Coming back to the board, I want to ask some specific questions about your financial arrangements. You mentioned that you were trying to renegotiate a loan, but what is the current size of RTI's loan with the Toronto-Dominion Bank? Are you paying a substantially higher rate, two points or whatever above market, because of all the factors they provided under these compressed conditions?

[Translation]

Nous avons reçu des témoignages qui divergeaient passablement sur la question de savoir si RTI devrait se dissocier de Fednav—certains ont dit que oui; d'autres ont soutenu que nous n'avions pas suffisamment de renseignements à l'heure actuelle pour prendre une décision; certains ont dit que non. Le ministre a reçu toutes sortes de notes d'information sur la question; il y a eu bien des lettres qui ont circulé sur le sujet. Et vous, qu'en pensez-vous? Au point où nous en sommes, et compte tenu de la crainte de ce que peut être le prix final en bout de course, si certains événements se produisent, croyez-vous que Ports Canada devrait tout faire pour renégocier ou mettre un terme à l'entente qu'il a conclue avec Fednav?

M. Garvey: Que voulez-vous dire par prix final?

M. Angus: Dans une note de M. Auger, on suggère que le prix de levée de l'option de Ports Canada augmente avec le temps par rapport à l'investissement initial de 23 millions de dollars de Fedcom, et que d'ici l'an 2002, l'achat des actions nécessiterait 1 milliard de dollars. C'est de cela que je parle.

M. Garvey: Si tout fonctionne à pleine capacité. Ce n'est pas une certitude.

M. Angus: Nous comprenons bien cela, mais c'est aussi une possibilité.

Ce que je vous demande, c'est si vous croyez, en tant que premier dirigeant de *Ridley Terminals*, et pour la protection à tout le moins des membres de votre conseil et des gens qu'il représente—les contribuables canadiens—que Ports Canada devrait tenter de renégocier l'accord avec Fednav ou d'acquiescer la participation de celle-ci.

M. Garvey: Vous me demandez cela en qualité de président de RTI? Il m'importe peu de savoir qui sont les actionnaires. Les actionnaires n'affectent en rien l'exploitation de l'entreprise.

M. Angus: Votre conseil a-t-il fait des recommandations quelconques à Fednav ou à Ports Canada à cet égard?

M. Garvey: Non.

M. Angus: Avez-vous étudié la question?

M. Garvey: Non. Nous l'avons écartée. C'est une question qui regarde les deux partenaires en cause, pas le conseil.

M. Angus: Nous en avons déjà discuté avec l'un des deux partenaires. Nous en reparlerons mardi prochain avec l'autre.

Le président: Pour en revenir à votre conseil, j'ai quelques questions précises à vous poser à propos de vos arrangements financiers. Vous nous avez dit plus tôt que vous tentiez de renégocier un emprunt. De quel ordre est cet emprunt de la RTI auprès de la Banque Toronto-Dominion? Le taux d'intérêt sur cet emprunt est-il beaucoup plus élevé que ce que

[Texte]

Mr. Garvey: At the present time, by working with bankers' acceptances for the last three months, it has been favourable for RTI to be in this status. We first approached this problem of the fallaway provision in the guarantee in 1984. At that time, the rates were quite high and we could have obtained a long-term loan, a seven- to ten-year loan, at much more favourable rates than the current prime. Right now, it does not look like it would be as beneficial to have a long-term agreement with any financial institution as it would be to go out in the market and take bankers' acceptances of \$25 to \$50 million.

We are not concerned about today, but we are concerned about the future and if we could get a long-term agreement, a long-term loan with a fixed rate, we would feel a whole lot more comfortable.

The Chairman: What is the current size of the loan for the construction?

Mr. Garvey: It is \$205 million.

The Chairman: Mr. Angus, any further questions for you? He is giving very direct answers to those questions which are also direct.

Mr. Angus: Without the aid of counsel, as well.

The Chairman: I think members should have counsel at times.

Mr. Angus: Mr. Garvey, do any of the Federal Marine Terminals operations directly compete with RTI on the world market?

Mr. Garvey: No, it is a different type of industry.

Mr. Angus: Where are the head offices of Ridley Terminals Inc. and Federal Marine Terminals?

Mr. Garvey: Ridley Terminals Inc. is in Vancouver and Federal Marine Terminals is in Chicago.

Mr. Angus: Do you divide your time roughly 75:25?

Mr. Garvey: It is mostly by telephone with Chicago.

Mr. Angus: I appreciate the fact that you have already indicated that your role has changed from one of a hands-on to more of an administrative role, but how often are you at Ridley Terminals Inc.?

Mr. Garvey: At the site or in Vancouver?

Mr. Angus: At the site.

Mr. Garvey: I am at the site about once or twice a month.

Mr. Angus: What is the size of the work force?

Mr. Garvey: It started out as 98 and we are now down to 87.

[Traduction]

l'on demande normalement à cause de tous les éléments qu'on a pu évoquer compte tenu de la situation actuelle?

M. Garvey: Au cours des trois derniers mois, il a été plutôt avantageux pour RTI, compte tenu de la situation actuelle justement, de pouvoir utiliser des acceptations de banque. En 1984, nous avons tout d'abord voulu régler le problème que représentait la modalité de réduction de la clause de garantie. À cette époque, les taux d'intérêt étaient plutôt élevés, et nous aurions pu obtenir un prêt à long terme, un prêt de 7 à 10 ans, à un taux beaucoup plus avantageux que le taux préférentiel courant. Aujourd'hui, il semble qu'un prêt à long terme avec une institution financière quelconque serait moins avantageux que de pouvoir utiliser des acceptations de banque de 25 à 50 millions de dollars comme nous le faisons maintenant dans le cadre de nos activités.

Nous n'avons pas tellement d'inquiétude pour l'instant, mais nous ne savons pas trop ce que nous réserve l'avenir, et si nous pouvions obtenir un prêt de longue durée et à taux fixe, nous serions beaucoup plus rassurés.

Le président: À combien s'élève l'emprunt contracté pour la construction?

M. Garvey: À 205 millions de dollars.

Le président: Monsieur Angus, avez-vous d'autres questions? Vous devriez en profiter; pour une fois que nous obtenons des réponses précises à des questions précises...

M. Angus: Et même sans l'aide d'un conseiller juridique.

Le président: Je pense que les membres devraient parfois pouvoir profiter des avis d'un conseiller juridique.

M. Angus: Monsieur Garvey, dans ses activités, *Federal Marine Terminals* entre-t-elle parfois directement en concurrence avec RTI sur le marché mondial?

M. Garvey: Non, ce sont deux genres d'entreprises différents.

M. Angus: Où sont les sièges sociaux de *Ridley Terminals Inc.* et de *Federal Marine Terminals*?

M. Garvey: Le siège social de *Ridley Terminals Inc.* est à Vancouver, et celui de *Federal Marine Terminals*, à Chicago.

M. Angus: Comment se répartit votre temps entre les deux entreprises? À 75 p. 100 pour l'une et 25 p. 100 pour l'autre?

M. Garvey: Avec Chicago, c'est surtout par téléphone.

M. Angus: Vous nous avez dit que vous étiez passé d'un rôle d'exécutant à un rôle davantage axé sur l'administration, et je comprends bien cela, mais à quelle fréquence visitez-vous *Ridley Terminals Inc.*?

M. Garvey: La fréquence de mes visites au terminal ou à Vancouver?

M. Angus: Au terminal.

M. Garvey: J'y vais une ou deux fois par mois.

M. Angus: Combien d'employés avez-vous?

M. Garvey: Au début, nous en avions 98, et aujourd'hui, il nous en reste 87.

[Text]

Mr. Angus: How many of that 87 would be based at Ridley Terminals Inc., and therefore hands-on, as opposed to the head-office staff.

Mr. Garvey: All, but four.

Mr. Angus: What is the annual payroll?

Mr. Garvey: I knew you were going to ask me that and I should know, but I do not.

Mr. Angus: That is okay, if someone asked me what my salary was today, I could not tell them either.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Garvey, my ears perked up when I heard the word thermal, and you are aware of efforts being made to start doing what we were doing all during the 1940s, 1950s and into the late 1960s, which was shipping thermal coal from western Canada, Saskatchewan, Alberta and B.C., to central Canada for power generation. We are hoping that gets on track, but we are up to our eyeballs in thermal coal, low sulphur, in all three provinces.

• 1050

In your opinion, what are the prospects of thermal coal movement westward out of Saskatchewan, Alberta, and eastern B.C. into markets in the Pacific Rim or anywhere else through Prince Rupert? Is there any prospect at all of Asian nations or any other place—South America, the western United States, Mexico, or whatever—being willing to take some Canadian thermal coal?

Mr. Garvey: Not in Japan. I think the Japanese thermal coal market is being satisfied by South Africa—

Mr. Benjamin: And China, I suppose.

Mr. Garvey: —and now China, Russia, and Australia. Also, because a tremendous amount of pressure is being applied to the Japanese by the Americans to accept thermal coal from the Alaskan fields, because of the payment problem each country has, where I think Canada would be at an advantage and probably could compete on the world market is in Korea, which will not accept Chinese coal, and in Hong Kong and Taiwan. Both Hong Kong and Taiwan are converting as much as possible from oil to coal for their steam generating plants, which are massive in size. One of the companies we are speaking to and trying to negotiate with is negotiating with the Taiwanese.

The coal we do have in Canada, as against the coal in other places in the world, is almost sulphur free. That is a tremendous advantage when we are talking in terms of the pollution factor and acid rain. With aggressive marketing, I believe Canada can be successful, but it still boils down to price. With long-term planning, very few of the Asian nations are going to rely on the Middle East oil supply, because once you have

[Translation]

M. Angus: Et parmi ces 87 employés, combien travaillent au terminal même? Autrement dit, combien y a-t-il d'exécutants sans compter le personnel qui travaille au siège social?

M. Garvey: Quatre-vingt-trois.

M. Angus: À combien s'élèvent les salaires annuellement?

M. Garvey: Je savais que vous alliez me poser cette question. Je devrais le savoir, mais je l'ignore.

M. Angus: Ne vous en faites pas. Si vous me demandiez combien je gagne aujourd'hui, je ne pourrais pas vous le dire non plus.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Garvey, mes oreilles ont frémi tout à l'heure en entendant le mot houille ou charbon de chauffe, car vous savez les efforts que l'on déploie à l'heure actuelle pour faire redémarrer l'activité des années 40, 50 et 60, à l'époque où nous transportions du charbon de chauffe de l'ouest du Canada, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, vers le centre du Canada pour produire de l'énergie. Nous espérons y parvenir, mais dans ces trois provinces, il y a du charbon de chauffe à basse teneur en soufre à ne plus savoir qu'en faire.

Selon vous, quelles sont les possibilités que l'on puisse transporter du charbon de chauffe de la Saskatchewan, de l'Alberta et de l'est de la Colombie-Britannique vers des pays en bordure du Pacifique, ou quelque autre pays, en passant par Prince Rupert? Y a-t-il une possibilité quelconque que des pays asiatiques ou quelque autre région—d'Amérique du Sud, de l'ouest des États-Unis, du Mexique ou d'où que ce soit—se montrent intéressés à acheter du charbon de chauffe du Canada?

M. Garvey: Sûrement pas le Japon. Je pense que le Japon s'approvisionne en Afrique du Sud...

M. Benjamin: Et en Chine, je suppose.

M. Garvey: ... et maintenant en Chine, en Russie et en Australie. En outre, compte tenu de l'énorme pression qu'exercent les États-Unis pour que le Japon achète du charbon de chauffe en provenance de l'Alaska, et compte tenu du problème des paiements qu'éprouve chaque pays, je pense que le Canada serait avantagé et qu'il pourrait probablement fort bien tirer son épingle du jeu en Corée, par exemple, où l'on ne veut pas du charbon chinois, sans oublier Hong Kong et Taïwan. Hong Kong et Taïwan font tout ce qu'elles peuvent pour convertir du pétrole au charbon leurs énormes centrales thermiques. L'une des sociétés avec lesquelles nous discutons et avec lesquelles nous tentons de négocier a justement entrepris des négociations avec Taïwan.

Contrairement au charbon que l'on trouve ailleurs dans le monde, celui que nous extrayons au Canada ne renferme presque pas de soufre. C'est un avantage énorme, quand on songe à la pollution et aux pluies acides. Avec une commercialisation poussée, je crois que le Canada peut réussir, mais la grande question demeure toujours le prix. À long terme, très peu de pays asiatiques vont accepter de ne pouvoir compter

[Texte]

committed yourself to a particular source of energy, it must be guaranteed, and Canada has a reputation for security. Yes, I do think there is a future for coal, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: But it is down the road some length of time, I presume.

Mr. Garvey: Yes, I do think it is down the road, although there is a possibility within the next few years.

Mr. Benjamin: There is no problem with your operation. If you have one train-load of this kind of coal today and you have a train-load of a different kind of coal tomorrow, it makes no difference.

Mr. Garvey: It does not make any difference, one right after the other.

Mr. Benjamin: Would you suggest that the lignite coal fields in Saskatchewan, the Drumheller Valley, and the Crow's Nest Pass area of Alberta could be in the ballpark for their coal?

Mr. Garvey: You see, the problem we have in Canada is the internal transportation costs. South Africa can sell thermal coal f.o.b. vessel more cheaply than our transportation costs from source to port.

Mr. Benjamin: They produce theirs close to salt water.

Mr. Garvey: Yes, and their seams are bigger. But their coal is not nearly as good in BTUs or ash content. Our thermal coal is as good as, if not better than, that any place in the world. Our metallurgical coal is sub-bituminous, and it is moderately volatile. It is not as good as the Pocahontas coal in Pennsylvania.

Mr. Benjamin: Are there any prospects at all in South and Central America for our coal, or do they have enough of their own? I am thinking of Mexico.

• 1055

Mr. Garvey: Brazil imports.

Mr. Benjamin: We are not in that at all at the moment. We are?

Mr. Garvey: Northeast coal is not, but the southeast—.

Mr. Benjamin: Thermal coal I meant.

Mr. Garvey: I could not be certain whether or not it is thermal coal going down there or not. There is a market there.

Mr. Benjamin: Let us hope you find some fast and we can start moving it.

[Traduction]

que sur le pétrole du Moyen-Orient, parce qu'une fois qu'on a pris des décisions fermes à l'égard d'une source d'énergie donnée, l'approvisionnement doit être garanti, et le Canada jouit d'une bonne réputation sur ce plan. Oui, j'entrevois un bon avenir pour le charbon, monsieur le président.

M. Benjamin: Mais à long terme, je suppose.

M. Garvey: Oui, à long terme, probablement. Quoi qu'on ne sait jamais; l'avenir est peut-être plus près qu'on pense.

M. Benjamin: La manutention des différents types de charbon pose-t-elle des difficultés quelconques au terminal?

M. Garvey: Aucune, non. Nous ne ralentissons même pas la cadence.

M. Benjamin: Diriez-vous que les gisements de lignite que possèdent la Saskatchewan, dans la vallée de Drumheller, et l'Alberta, dans sa région de la Passe du nid de corbeau, placent ces deux provinces dans une situation plutôt enviable?

M. Garvey: Notre problème, au Canada, ce sont les coûts du transport interne. L'Afrique du Sud peut vendre son charbon de chauffe f.à b. pour moins cher que ce que nous coûte le transport du gisement au port.

M. Benjamin: Ses gisements sont près de la mer.

M. Garvey: Oui, et ils sont aussi plus importants. Mais la valeur calorifique ou la teneur en cendres du charbon sud-africain n'est pas aussi élevée que celle du nôtre. La qualité de notre charbon de chauffe est aussi bonne, sinon meilleure que la qualité du charbon de n'importe quel autre pays au monde. Notre charbon destiné à la métallurgie, c'est du lignite modérément volatil. Il faut toutefois reconnaître qu'il n'est pas d'aussi bonne qualité que le charbon de Pocahontas en Pennsylvanie.

M. Benjamin: Y a-t-il des possibilités quelconques pour notre charbon en Amérique du Sud et en Amérique centrale? Les pays de ces deux régions sont-ils autosuffisants sur ce plan? Je pense au Mexique, par exemple.

M. Garvey: Le Brésil en importe.

M. Benjamin: Nous ne vendons pas de charbon au Brésil à l'heure actuelle, n'est-ce pas?

M. Garvey: Pas de charbon du nord-est, non, mais du sud-est . . .

M. Benjamin: Nous ne lui vendons pas de charbon de chauffe.

M. Garvey: Je ne sais pas si c'est du charbon de chauffe que nous exportons vers le Brésil, mais il y a bel et bien un marché là-bas.

M. Benjamin: Espérons que vous y effectuiez une percée et que nous puissions commencer à en exporter.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Angus, very short because this is very informative, but I do not want to prolong it.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the extra time. Mr. Garvey, again back to Mr. Auger's memo, the briefing note on Ridley Terminals Inc. He states that the pre-incorporation agreement stands for a proposition that Fedcom in effect has a veto power on major issues affecting RTI. He then further states that there is no shotgun clause, and as the call-option price escalates over time, Fedcom will have an incentive to dispute policy decisions, thus forcing a buy-out.

Let me ask you whether you agree with that assessment, and secondly, whether, up until this point in time, you have seen any evidence of Fedcom disagreeing with policy and using the pre-incorporation agreement to veto any policy decisions of the board?

The Chairman: You have been able to handle all the questions so I am not even going to suggest how you should handle that one. It is two parts; one may be within your domain, and one may not be. I do not know.

Mr. Garvey: Fednav is probably more aggressive in making certain this organization is successful than anybody on that board. The marketing Fednav is doing throughout the world has put RTI in the forefront. To even imply that Fednav is somehow orchestrating and hoping it will not be successful, I would say is insulting.

Mr. Angus: I did not necessarily say the intention was not to be successful. The reference from Mr. Auger, when he was president and chief executive officer, was that over time Fedcom will have an incentive to dispute policy decisions, thus forcing a buy-out. Obviously if it is more successful, then the value is even better than one would anticipate.

Mr. Garvey: I do not know what he means by "incentive".

Mr. Angus: One final question.

The Chairman: Chief Executive Officer of Ridley Terminals Inc. Ridley Island—any move by Fednav to impede and adversely affect the operation of Ridley Terminals?

Mr. Garvey: Absolutely not.

The Chairman: In fact, it is the other way around as far as you are concerned.

Mr. Garvey: Absolutely.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: We have assumed all along that Fednav is the holder of the private sector shares in Ridley Terminals. Is it

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Angus, je vous prierais d'être très bref parce que, même si nous apprenons bien des choses, je ne voudrais pas que nous nous éternisions.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je vous remercie du temps additionnel que vous voulez bien m'accorder. Monsieur Garvey, je reviens à la note de service ou au document d'information que M. Auger a rédigé au sujet de Ridley Terminals Inc. Dans ce document, il dit que l'accord qui a précédé la constitution en société de RTI donne à toutes fins pratiques à Fedcom un droit de veto sur les décisions importantes qui touchent RTI. Il poursuit plus loin en disant qu'il n'y a pas de convention de rachat obligatoire dans le contrat et qu'avec l'augmentation de l'option d'achat avec le temps, Fedcom aura tout avantage à contester les décisions et à forcer ainsi le rachat des parts.

Je voudrais savoir si vous êtes d'accord avec cet énoncé, et deuxièmement, si vous avez décelé jusqu'à maintenant une tendance de la part de Fedcom à contester la politique de RTI et une intention plus ou moins manifeste de sa part d'utiliser l'accord ayant précédé sa constitution en société pour s'opposer à une décision quelconque du conseil d'administration?

Le président: Vous vous êtes assez bien débrouillé jusqu'à maintenant; je n'oserais donc même pas vous suggérer comment vous pourriez répondre à cette question-là. Elle est en deux parties; l'une d'elle tombe peut-être dans vos cordes, et l'autre, peut-être pas. Je ne sais pas.

M. Garvey: Des deux partenaires au conseil, Fednav est probablement celui qui déploie le plus d'efforts pour que l'entreprise réussisse. Les efforts de commercialisation de Fednav dans le monde entier ont mis RTI sur la carte, si vous me passez l'expression. Oser même suggérer que Fednav ne joue pas franc jeu dans l'espoir de voir échouer l'entreprise est une insulte.

M. Angus: Je n'ai pas dit que c'était forcément là l'intention de Fednav. Quand il était président et premier directeur de la société, M. Auger a dit qu'avec le temps, Fedcom aurait tout avantage à contester les décisions du conseil et forcer ainsi un rachat des parts. Bien entendu, plus l'entreprise est florissante, meilleure est sa valeur.

M. Garvey: Je ne sais pas ce que M. Auger veut dire par «avantage».

M. Angus: Une dernière question.

Le président: Monsieur Garvey, en qualité de premier dirigeant de Ridley Terminals Inc., avez-vous été témoin de quelque geste que ce soit de la part de Fednav dans l'intention de nuire à l'exploitation du terminal de Ridley?

M. Garvey: Non, jamais.

Le président: C'est même tout le contraire, selon vous.

M. Garvey: Parfaitement.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Nous avons supposé depuis le début que c'est Fednav qui détient les actions de la composante privée de

[Texte]

Fednav or is it one of its subsidiaries which actually have the shares?

Mr. Garvey: It is Fednav.

Mr. Angus: It is Fednav. Do you, yourself, have any shares in Fednav?

Mr. Garvey: No.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Seeing no other questions among the members, Mr. Garvey, I want to thank you very much for coming here. I know you travel a lot. We had a hard time to lasso you to a point, but I am very glad you came here. I found your evidence and your experience on the world scene most interesting.

On Tuesday we will have Mr. Pathy. That is confirmed, and we are arranging for Thursday, which I will tell you about later. It is likely going to be involving the NTA and/or the Minister. That is what I think we should be doing. That is the order of business.

I want to thank members because this meeting was on again, off again. I am very appreciative of the members for being here on time and getting the thing on so we did not delay proceedings.

This committee is adjourned until 9.30 a.m. Tuesday, February 10, 1987.

[Traduction]

Ridley Terminals Inc. Est-ce que c'est bel et bien Fednav, ou est-ce plutôt l'une de ses filiales?

M. Garvey: C'est Fednav.

M. Angus: Très bien. Et vous monsieur Garvey, personnellement, détenez-vous des actions de Fednav?

M. Garvey: Non.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Il ne semble plus y avoir de questions, monsieur Garvey. Je vous remercie donc beaucoup d'être venu nous rencontrer aujourd'hui. Je sais que vous vous déplacez beaucoup. Nous avons eu passablement de mal à vous rejoindre, mais je suis très heureux que vous soyez venu nous rencontrer. Votre expérience sur la scène mondiale et votre témoignage m'ont vivement intéressé.

Mardi prochain, nous recevrons M. Pathy. Sa présence est confirmée, et les préparatifs vont bon train pour la séance de jeudi dont je vous reparlerai plus tard. Nous discuterons peut-être alors de l'ATN ou nous recevrons le ministre. C'est ce que nous avons au programme, je pense.

Je veux remercier les membres de la patience dont ils ont fait preuve malgré les changements qu'il y a eu à l'horaire. Je vous remercie de plus d'être arrivés à l'heure; ce qui nous a permis de procéder rapidement et sans délai.

La séance est levée jusqu'à mardi 9h30, le 10 février 1987.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From Ridley Terminals Inc.:

Bruce Garvey, President and Chief Executive Officer.

TÉMOIN

De la Ridley Terminals Inc.:

Bruce Garvey, président et directeur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Tuesday, February 10, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le mardi 10 février 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Annual Report 1985 of Canada Ports Corporation

CONCERNANT:

Rapport annuel 1985 de la Société canadienne des ports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 10, 1987
(13)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:42 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Acting Member present: Jim Fulton for Les Benjamin.

Other Member present: Ross Belsher.

In attendance: David Cuthbertson, Committee Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Committees and Private Legislation Branch:* Francine Lachapelle, Committee Clerk.

Witnesses: *From Fednav Limited:* Lawrence G. Pathy, President and Chief Executive Officer; Peter G. Jones, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Fedcom, Division of Fednav Limited.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Tuesday, May 13, 1986 relating to the Reports 1985 of the Canada Ports Corporation, Halifax Port Corporation, Montreal Port Corporation, Prince Rupert Port Corporation, Quebec Port Corporation, St. John's Port Corporation and Vancouver Port Corporation, together with the Auditors Reports, for the year 1985 (Sessional Paper No. 331-1/154A). (*See Minutes of Proceedings of Tuesday, January 20, 1987, Issue No. 7*).

The witnesses answered questions.

At 10:43 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 FÉVRIER 1987
(13)

[Traduction]

Le Comité permanent des transport se réunit, aujourd'hui à 9 h 42, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Jim Fulton remplace Les Benjamin.

Autre député présent: Ross Belscher.

Aussi présents: David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité. *De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Direction des comités et de la législation privée:* Francine Lachapelle, greffier de comité.

Témoins: *De la firme Fednav Limited:* Lawrence G. Pathy, président-directeur général; Peter G. Jones, vice-président exécutif et agent principal d'exploitation, Fedcom, division de Fednav Limited.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de son ordre de renvoi du mardi 13 mai 1986 relatif aux rapports de la Société canadienne des ports, de la Société du port de Halifax, de la Société du port de Montréal, de la Société du port de Prince Rupert, de la Société du port de Québec, de la Société du port de Saint-Jean et de la Société du port de Vancouver; et l'étude de son ordre de renvoi relatif aux rapports des vérificateurs portant sur 1985 (*Document parlementaire n° 331-1/154A*). (*Voir Procès-verbaux du mardi 20 janvier 1987, fascicule n° 7*).

Les témoins répondent aux questions.

À 10 h 43, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, February 10, 1987

• 0940

The Chairman: Colleagues, I see more than a quorum for taking evidence. I apologize for being late. I was at another meeting that really just concluded, and I know that all of us, including Mr. Pathy, are busy. I want to welcome Mr. Pathy to the Transport committee on a matter that the Transport committee has been studying under the reference of the annual report of the Canada Ports Corporation, with particular interest in the Ridley Island terminal.

There are other matters that I would like to discuss with committee members when this evidence and Mr. Pathy's evidence is concluded, in terms of the work of the committee for the future weeks and months perhaps. Hopefully we can discuss these items after the conclusion of this part of the Transport meeting.

I do not imagine that Mr. Pathy has any real opening statement. He is here to answer questions. Mr. Pathy, I think you understand what we are exploring, so I will open the questioning up to Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. Pathy. Could you tell the committee what you know about how the throughput price to be paid for coal going through Ridley terminals was set?

Mr. L.G. Pathy (President and Chief Executive Officer, Fednav): Yes, I will give you a little information with which I am familiar. I think I might pass the question on, if I may, to Peter Jones who was very involved right from the start with the project; he in fact spent two years working on it, in 1980 and 1981, and could probably give you more detailed information.

Certainly the original throughput agreement was based, as I am sure you are aware, on a contract that was made with the Japanese in 1980, I believe, which set the perimeters of the rate structures and the terms on which coal was going to be sold from Prince Rupert through Ridley terminals to the Japanese by Quintette and Teck.

Peter, would you like to elaborate on that?

Mr. Peter Jones (Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Fednav): The only elaboration I can give is that as far as I know, the rate on the throughput agreement was set by the government of the time and I believe it was \$3... Frankly I cannot remember exactly what reference year it was, but I think it was 1979 or 1980. A ceiling was put on the throughput rate that could be charged and it was then escalated from that point in accordance with the CPI.

Mr. Fulton: At the time you were looking at that throughput, in what year did you expect there would be dividends coming from RTI at that rate structure?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 10 février 1987

Le président: Chers collègues, je vois que nous avons le quorum. Je m'excuse d'être en retard. La réunion où j'étais vient à peine de se terminer et je sais que nous sommes tous occupés, M. Pathy aussi. Je souhaite à M. Pathy la bienvenue au Comité des transports, qui étudie actuellement le rapport annuel de la Société canadienne des ports, en particulier le terminal de Ridley Island.

Quand M. Pathy aura terminé son témoignage, je voudrais discuter avec les autres membres de nos travaux pour les semaines et peut-être les mois à venir.

Je ne pense pas que M. Pathy a des déclarations à faire puisqu'il est ici pour répondre à nos questions. Monsieur Pathy, je pense que vous savez ce que nous étudions, et je vais donc demander à M. Fulton d'ouvrir la période des questions.

M. Fulton: Merci, monsieur le président. Bienvenue, monsieur Pathy. Pourriez-vous indiquer au Comité ce que vous savez de la manière dont ont été établis les frais de volume en transit qui doivent être acquittés pour le charbon qui passe par *Ridley Terminals*?

M. L.G. Pathy (président-directeur général, Fednav): Oui, je vais vous dire le peu que j'en sais. Je pourrais peut-être demander à Peter Jones de répondre puisqu'il a été mêlé à ce projet depuis les tout débuts. De fait, comme il y a travaillé pendant deux ans, en 1980 et 1981, il peut probablement vous donner des renseignements plus détaillés.

Comme vous le savez, la première entente sur le volume en transit remonte à un contrat qui a été passé avec les Japonais en 1980, je crois, qui établissait le barème et les conditions en vertu desquelles le charbon de Prince Rupert allait être vendu en passant par les terminaux Ridley aux Japonais par *Quintette and Teck*.

Peter, voudriez-vous nous en dire plus long?

M. Peter Jones (vice-président exécutif et directeur des opérations, Fednav): Tout ce que je peux ajouter, c'est que, à ma connaissance, le tarif a été établi par le gouvernement de l'époque à 3\$, je pense... Honnêtement, je ne me souviens pas exactement quelle était l'année de base, mais je pense qu'il s'agissait de 1979 ou 1980. Ce tarif avait été plafonné, puis majoré selon l'IPC.

M. Fulton: Au moment où vous étudiez ces frais de volume en transit, à partir de quand pensiez-vous que la RTI pourrait payer des dividendes sur la foi de ce barème de tarifs?

[Texte]

Mr. Pathy: We had some projections at the time, but I do not know if we have them with us. These were financial projections made on behalf of RTI, but right from the start we did not anticipate that there would be dividends flowing to the shareholders for quite some period of time, certainly not until well into the 1990s at best.

Mr. Fulton: Yes, I think the committee would be interested in knowing at what point you expected that there would be dividends.

Let me go now to one of the key concerns that the committee has been looking at, which is in terms of the participation of Fednav in it by putting forward the \$23 million. I understand this amount was not at that time guaranteed by National Harbours Board or Canada Ports Corporation; the \$23 million was put up as the equity share for the preferred shares by Fednav. Is that correct?

Mr. Pathy: That is correct.

Mr. Fulton: Can you enlighten the committee as to how that part of the participation of Fednav was struck, the 20% after tax compounding and the veto clause? How did this come to be the part of the agreement that was included?

Mr. Pathy: At the time, Mr. Fulton, as I believe you are aware, the interest rates prevailing were in the range of 18% to 20%, and the transaction that was concluded was a commercial transaction based on negotiation with the National Harbours Board.

• 0945

At that point in history it seemed to be a reasonable rate, taking into account the cost of money at that time. That was how that 20% was arrived at. I think, in fact, it was 2% over the then prevailing interest rate, and we assumed we would have to pay some percentage over and above the bank rate in order to borrow our \$23 million. So I believe that is how the number was arrived at in the first instance.

Mr. Fulton: Do you know of any other similar agreements, either with the government or in the private sector, where a participant who puts up 10% of the capital for development would be eligible for 70% of the dividends?

Mr. Pathy: No, but I am certainly not familiar with a great many transactions that have taken place. I think really one has to look at it in the context, Mr. Fulton, that we were really equal partners at that point in time with the National Harbours Board. The National Harbours Board also put up \$23 million.

This transaction has, I believe, been described at some point as a no-risk deal for Fednav, and I would like to make a slight correction there, if I may. First of all, before we finalized our arrangements with the National Harbours Board, Fednav spent considerable time and money on this project, as did the original other partners—Manalta and Esso and so on—on work relating to the pre-engineering work, for which we were never compensated. Mr. Jones and other people spent up to

[Traduction]

M. Pathy: Nous avions des prévisions à l'époque, mais je ne sais pas si nous les avons ici aujourd'hui. Ces prévisions financières avaient été faites pour le compte de la RTI, mais dès le début nous n'escomptions pas que des dividendes soient versées aux actionnaires avant un bon moment, certainement pas avant les années 90 au mieux.

M. Fulton: Je pense que le Comité serait désireux de savoir à quel moment vous vous attendiez à ce qu'il y ait des dividendes.

J'aimerais maintenant passer à une des questions qui intéresse le plus le Comité, à savoir les conditions auxquelles la Fednav y a participé par sa mise de fonds de 23 millions de dollars. Je crois savoir qu'à ce moment-là, la somme n'avait pas été garantie par le Conseil des ports nationaux ou la Société canadienne des ports; la Fednav a investi 23 millions sous forme de capital action pour des actions privilégiées. Est-ce exact?

M. Pathy: C'est exact.

M. Fulton: Pourriez-vous nous dire comment cet aspect de l'entente de participation a été négociée, les 20 p. 100 après impôt et la clause sur le veto? Comment cela a-t-il fini par faire partie de l'entente?

M. Pathy: À l'époque, monsieur Fulton, comme vous le savez sans doute, les taux d'intérêt variaient entre 18 et 20 p. 100 et cette entente a été conclue sous forme de transaction commerciale avec le Conseil des ports nationaux.

A ce moment-là, cela semblait raisonnable, vu le loyer de l'argent. C'est ainsi qu'on est arrivé au chiffre de 20 p. 100. Je pense que c'était supérieur de deux points au taux d'intérêt du moment, et nous pensions avoir à payer quelques au-dessus du taux d'escompte pour emprunter n° 23 millions de dollars. Je pense donc que c'est ainsi qu'on est arrivé à ce chiffre.

M. Fulton: Connaissez-vous d'autres mésententes du genre, que ce soit avec l'état ou dans le secteur privé, où celui qui fait une mise de fonds de 10 p. 100 peut recevoir 70 p. 100 des dividendes?

M. Pathy: Non, mais je ne connais pas toutes les transactions qui se font. Je pense qu'il faut mettre les choses dans leur contexte, monsieur Fulton. À ce moment-là, le conseil des Ports nationaux et nous-mêmes étions des partenaires égaux. Le conseil a aussi investi 23 millions de dollars.

Quelqu'un a déjà dit que cette transaction ne présentait aucun risque pour la Fednav, et je voudrais ici faire une petite mise au point. D'abord avant que l'entente ne soit définitivement conclue avec le conseil des Ports nationaux, la Fednav a consacré beaucoup de temps et d'argent à ce projet, comme les autres partenaires de la première heure—Manalta, Esso et d'autres—à des études préalables à la construction, pour lesquelles nous n'avons jamais été dédommagés. M. Jones et

[Text]

two years of their lives, for which we were never compensated, putting this project together.

In fact, when the deal finally was concluded, indeed, a put was part of the transaction. But the put became part of the transaction only because the NHB insisted on having a call. It was a last-minute point in the negotiation that came about only as a result of the National Harbours Board insisting that they should have a call.

You could say, therefore, that once that put was in existence it was a no-risk transaction, but it was also a no-profit transaction at that point in time. It is a no-risk transaction only as long as we exercise the put, at which point we make no money. If we do not exercise the put, it becomes a very high-risk transaction.

Mr. Fulton: Mr. Pathy, is it likely in 1991 that Fednav will offer up the shares for \$56 million?

Mr. Pathy: I think it is premature to say, Mr. Fulton. I think it is three and a half years before we have to make that decision, and it is a long way down the road. A lot of things seem to happen over short periods of time these days, with shifts in oil prices and shifts in gas prices and shifts in coal prices, and who knows where we are in three and a half years' time.

Mr. Fulton: I am sure you are aware, Mr. Pathy, of some of the evidence that has been given by witnesses who have already come before us, who—at least from the CPC perspective—have flagged a lot of things: the evidence of Mr. Auger and others and documents that have been put before the committee. Some efforts have been made as far as Treasury Board is concerned to the Minister of Transport and so on to try to enter into some kind of discussion, either to buy out Fednav entirely or at least to buy out some of the clauses in terms of veto, in terms of some of the other clauses that are in the agreement.

Could you tell us anything about the discussions that have taken place? We understand Mr. de Belleval and Mr. Huntington have both had discussions with Fednav, not directly through you, but I believe through Mr. Jones. I am not sure who it was they said the discussions had been with. I believe it was with a representative of—

The Chairman: I think there was something about a council of Fednav and discussions with somebody.

Mr. Pathy: Yes, that was very recently. Yes, I can be specific on that. We were first approached on February 13, 1985, by Mr. Huntington, who came to Montreal with Mr. Swinwood, who was then his legal counsel, I believe. He asked to come and talk to us about the possibility of negotiating with us some basis to buy us out of our interest in Ridley Terminals. We met with him then.

We advised him that we would be willing to consider some proposals he might have, but we had no reason to believe that we should make any major concessions in our position. Mr. Huntington indicated that he would come back to us in the fall

[Translation]

d'autres ont consacré deux ans de leur vie à préparer ce projet, et ils n'ont rien reçu en retour.

De fait, quand le marché a finalement été conclu, une option de vente a été conclue dans la transaction. Par contre, elle ne l'a été seulement parce que le CPN tenait à ce qu'il y ait une option d'achat. Cela a été ajouté à la dernière minute seulement parce que le conseil des Ports nationaux y tenait.

Une fois que l'option de vente existait, on peut dire effectivement qu'il n'y avait pas de risque; mais il n'y avait pas de profit non plus. Il n'y a pas de risque tant que nous nous prévalons de l'option de vente, au quel cas nous ne faisons pas d'argent. Si nous ne nous prévalons pas de l'option de vente, cela devient très risqué.

M. Fulton: Monsieur Pathy, est-il probable qu'en 1991 la Fednav offrira les actions pour 56 millions de dollars?

M. Pathy: Je pense qu'il est trop tôt pour le dire, monsieur Fulton. Nous n'aurons pas à prendre cette décision avant trois ans et demi, et cela est bien loin. De nos jours, il se passe bien des choses en peu de temps. Le prix du pétrole bouge, le prix des gaz bouge, le prix du charbon bouge. Qui sait quelle sera la situation dans trois ans et demi.

M. Fulton: Vous êtes certainement au courant, monsieur Pathy, de certains faits que nous ont appris les témoins que nous avons déjà entendus. Certains, la SCP en tout cas, ont attiré notre attention sur bien des choses. Je fais allusion au témoignage de M. Auger notamment et de documents qui ont été déposés au comité. Le Conseil du Trésor a prié le ministre des Transports d'entamer des discussions soit pour racheter la totalité de la Fednav soit pour faire disparaître certaines des dispositions qui portent sur le droit de veto et d'autres dispositions de l'accord.

Pourriez-vous nous dire quelque chose sur les discussions qui ont eu lieu? Nous savons que M. de Belleval et M. Huntington ont tous les deux eu des entretiens avec la Fednav, pas avec vous directement, mais par l'intermédiaire de M. Jones je crois. Je ne me souviens plus ils ont dit avoir eu des discussions. Je pense que c'était avec un représentant de...

Le président: Je pense qu'il y avait quelque chose comme un conseil de la Fednav et des discussions avec quelqu'un.

M. Pathy: Oui, cela s'est fait tout récemment. Là-dessus, je peux être précis. Nous avons d'abord été pressentis le 13 février 1985 par M. Huntington, qui est venu à Montréal avec M. Swinwood, son avocat, je crois. Il est venu nous parler de la possibilité de négocier le rachat de notre participation à la *Ridley Terminals*. C'est à ce moment-là que nous l'avons rencontré.

Nous lui avons dit que nous étions disposés à étudier les propositions qu'il pourrait nous faire, mais nous n'avions aucune raison de croire que nous devions faire de grosses concessions. M. Huntington nous a dit qu'il reviendrait nous

[Texte]

of that year and We heard from him at the beginning of December, when Mr. Huntington, Mr. Murray and myself actually had dinner together, but he had no further suggestions to make. So that has been it, and we have not had any further approaches since December of 1985.

Mr. Fulton: Were there any meetings with Mr. de Belleval?

Mr. Pathy: No, not on this subject. At a recent Ridley Terminals board meeting, I raised the issue of whether, in the light of various newspaper articles and other information we had, there was any substance to the position that Ports Canada wished to take us out, but we were advised that nothing further had transpired and there was no further progress in those discussions. Mr. de Belleval was present at that meeting, and subsequent to that, our attorney had a meeting with him to explore whether there was any substance to Ports Canada's wish.

Mr. Fulton: Were the figures used by CPC before this committee substantially correct? They indicated that if one was to wait until 1990, it would cost \$106 million to buy out Fednav's participation and it could run to \$1 billion by the year 2000?

Mr. Pathy: If it is compounded on the basis of the formula provided for in the agreement, it is conceivable that the \$106 million could be the number. As far as the \$1 billion, which we have heard, I hope very much that this comes to pass, but I think the possibilities of it happening are so remote that we cannot really expect it to happen.

Mr. Fulton: Have other coal interests expressed interest in making use of RTI to your knowledge? As you know, there are two main kinds of coal going through Ridley Terminals right now and my understanding is that Fednav receives about \$130,000 a year to do marketing for RTI. Have others, such as Gulf with their project, expressed any interests in moving their coal through Ridley Terminal.

Mr. Pathy: My understanding is that they have found it more economic to look at Stewart as a point of export for their coal, but I hope very much that they can be persuaded that Prince Rupert would be a better place for them to go through in the long term.

We have seen a fair amount of interest in Korea, Japan, and to a lesser extent, Europe in northern British Columbia coal. The problem is that the requirement for coal is not great right now, and as long as oil prices remain low, that will remain the case. Once oil prices start going up again, and presumably they will at some point in time, our understanding is that there may be a significant increase in the need for steam coal.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Pathy, it has previously been stated to this committee that Fednav had the pre-engineering studies already done when Gulf, Esso, Manalta and Federal Commerce Navigation Limited were together in their negotiations in 1981. Was that a factor in those negotiations and their subsequent breakdown?

[Traduction]

voir à l'automne de cette année-là. Nous avons eu de ses nouvelles au début de décembre, lorsque M. Huntington, M. Murray et moi-même avons dîné ensemble, mais il n'a rien suggéré de nouveau. C'est tout, personne n'a communiqué avec nous depuis décembre 1985.

M. Fulton: Y a-t-il eu des rencontres avec M. de Belleval?

M. Pathy: Non, pas sur ce sujet. Récemment, à une séance du conseil de la *Ridley Terminals*, j'ai demandé si, étant donné différents articles de journaux et d'autres renseignements que nous avons obtenus, il était fondé que la Société canadienne des ports voulait racheter notre participation. Mais on nous a informé qu'il n'y avait aucun fait nouveau et que ces discussions n'avaient pas avancé. M. de Belleval participait à cette séance, et par la suite notre avocat l'a rencontré pour déterminer si cette rumeur était fondée.

M. Fulton: Est-ce que les chiffres que nous a donné la SCP sont exacts? Ils montrent que si l'on attend jusqu'à 1990, cela coûterait 106 millions de dollars pour racheter la participation de la Fednav et que cela pourrait monter jusqu'à un milliard de dollars d'ici à l'an 2000?

M. Pathy: Si cela est calculé d'après la formule prévue dans l'accord, il est possible que le chiffre de 106 millions soit exact. Pour ce qui est du milliard, j'aimerais bien qu'il en soit ainsi, mais je pense que cela a tellement peu de chance de se produire, que l'on ne peut pas vraiment s'attendre à cela.

M. Fulton: Savez-vous si d'autres compagnies houillères se sont dites désireuses de se servir de la RTI? Comme vous le savez, il y a deux principaux types de charbon qui passent par la *Ridley Terminals* actuellement et je crois savoir que la Fednav reçoit environ 130,000\$ par année pour faire la promotion de la RTI. Est-ce que d'autres compagnies, comme la Gulf qui a un projet, se sont dites désireuses de faire transiter leur charbon par la RTI?

M. Pathy: Je crois savoir qu'elle trouve plus rentable d'exporter son charbon par le terminal Stewart, mais j'espère sincèrement qu'on pourra les convaincre que Prince Rupert sera plus avantageux pour elle à long terme.

Le charbon du nord de la Colombie-Britannique semble passablement intéresser la Corée, le Japon et, dans une moindre mesure, l'Europe. La difficulté vient de ce que la demande de charbon n'est pas très grande maintenant, ce qui sera le cas aussi longtemps que le prix du pétrole restera bas. Quand les cours du pétrole auront monté, ce qui finira probablement par se produire, nous pensons que la demande de houille à chaudière montera considérablement.

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Pathy, le comité s'est fait dire que la Fednav avait déjà terminé ses études préparatoires à la construction au moment où Gulf, Esso, Manalta et la *Federal Commerce Navigation Limited* négociaient ensemble en 1981. Est-ce que cela a joué dans ces négociations et dans le fait qu'elles n'ont pas abouti?

[Text]

Mr. Pathy: I do not think so. I believe that at that point, the National Harbours Board still had several options. They could have decided to go ahead with the project on their own, they could have decided to do it with Quintete and Teck, who were very anxious to do it, or they could have done it as they did with us.

• 0955

The fact was that the pre-engineering work that was done by Swan Wooster, while it was commissioned by us and by Manalta and Esso and Gulf and so on, was work that I am sure if National Harbours Board had asked for and had said, "Well, gentlemen, we do not want to deal with you any more. We want to do it ourselves."

We have dealings with the Canadian government in many different areas and I cannot believe that for the relatively small amount of work that had done to date we would have blocked the way of the National Harbours Board and said, "No, you cannot have this work."

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Going back to what Mr. Fulton had asked previously, why would the government of the day not decide to go it alone?

Mr. Pathy: That is a question that is not for me to answer, perhaps, but my understanding was at the time that the government did not wish to, for two reasons, perhaps. One was that the government did not wish to have a 100% government-owned corporation running this project, and I think you would be more familiar than I with the legal reasons why that might have been disadvantageous.

The second reason, I believe, was that the government—NHB, in this case—felt that they did not have the operating expertise to develop and to run that facility on their own.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Could the project have gone on completely with the private sector involvement and not the government?

Mr. Pathy: I do not think it could have because of the risks involved. I do not think any private sector group would have been prepared to take the risks which are clear now of the probable losses that would occur over the years prior to hopefully, some day way down the road, profits being realized, particularly since the terms and conditions of the through-put agreement had already been negotiated at what turned out to be an uneconomic rate level of \$3.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Would you not say, Mr. Pathy, that when the deal was struck that Fednav was actually the only competitor in the deal with the government?

Mr. Pathy: Well, we responded to a public tender and we were chosen by the National Harbours Board as a result of that public tender. At the point, following the public tender, yes, I guess we were the only ones involved with the government, but that was not an automatic thing. We won the public tender.

[Translation]

M. Pathy: Je ne pense pas. Je pense qu'à ce moment-là, plusieurs options s'offraient encore au Conseil des ports nationaux. Il aurait pu aller de l'avant et faire cavalier seul, s'allier à *Quintete and Teck*, que la chose intéressait beaucoup, ou s'engager avec nous comme il l'a fait.

Écoutez, cette étude préparatoire exécutée par Swan Wooster, même si elle avait été commandée par nous et par Manalta et Esso et Gulf etc., est une étude qui, j'en suis sûr, si le Conseil des ports nationaux l'avait demandée disant: «Messieurs, nous ne voulons plus faire affaire avec vous. Nous voulons faire cavalier seul.»...

Nous faisons des affaires avec le gouvernement du Canada dans bien des domaines et je ne peux pas croire que le peu de travaux que nous avons faits jusque-là aurait contrecarré le Conseil des ports nationaux et que nous aurions pu leur interdire d'avoir cette étude.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour revenir à ce que M. Fulton vous avait demandé plus tôt, pourquoi le gouvernement de l'époque n'a-t-il pas décidé de faire cavalier seul.

M. Pathy: Je ne pense pas que ce soit à moi de répondre à cette question mais je crois savoir qu'à l'époque le gouvernement avait deux raisons. D'abord, il ne voulait pas qu'une société qui appartienne entièrement à l'État dirige ce projet et vous connaissez probablement mieux que moi pourquoi cela n'est pas avantageux du point de vue juridique.

Ensuite, le CPN n'estimait pas avoir les compétences nécessaires pour bâtir et exploiter seul cette installation.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le projet aurait-il pu voir le jour sans que le gouvernement y participe?

M. Pathy: Je ne pense pas, à cause des risques. Je ne pense pas qu'un groupe du secteur privé aurait été prêt à risquer ce qui s'avère maintenant être des pertes probables pendant une bonne période, avant que, un beau jour, il y ait des profits. Cela est d'autant plus vrai que les conditions de l'accord sur le volume en transit avaient déjà été négociées et établies à trois dollars, ce qui s'est révélé non rentable.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Quand ce marché a été conclu, monsieur Pathy, la Fednav n'était-elle pas la seule en lice?

M. Pathy: Bien, nous avons répondu à un appel d'offres et c'est la nôtre que le Conseil des ports nationaux a retenue. Après l'appel d'offres, nous étions effectivement les seuls à traiter avec le gouvernement, mais cela ne s'est pas fait tout seul: c'est nous qui avons été choisis à l'issue de l'appel d'offres public.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Except that perhaps once having jockeyed yourselves into this position, you were certainly in a no-lose situation, knowing beforehand—

Mr. Pathy: Well, with respect, if I could correct you there; we were not in a no-lose position. We spent quite a lot of money before the deal was struck with the government on our own, which we never got back—as did, by the way, Manalta, Esso and Gulf—which we were never compensated for. A number of people in our organization spent months and years of their time working on this project, for which they were never compensated.

The fact is that the cost to us, we estimate, is in the many hundreds of thousands of dollars that we will never get back unless this turns out to be a profitable transaction, and as I think various people have pointed out, the likelihood of that happening, unless there is a significant pick-up in the coal market... and at this point, it does not look to be all that great.

As I said earlier, we may as of today be in a no-risk position, but we are also in a no-win position. The only point in time when we potentially can gain something out of this transaction is when we go at risk. If we decide in 1991 not to exercise our...

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to pursue the matter of the pre-engineering a little bit. There appears to be some thought that the pre-engineering was a factor in getting the contract, but pre-engineering is done for a number of reasons.

Pre-engineering could be done to get more information so that you can make an intelligent bid. Pre-engineering is done to find out exactly what you have to contend with if you did get the contract. Pre-engineering is done by firms who are going to bid on a contract many, many times and they lose the contract.

• 1000

In my experience in highway construction, I found that the firms that did some pre-engineering, particularly if it was muskeg or rock, submitted a far more sensible and reasonable bid than those who simply took the facts and guessed at it. So it seems to me that firms should be encouraged to do pre-engineering. The fact that you did it perhaps gave you the information that others did not have, that others would not have had they bid, and consequently you had a far more intelligent bid. Would you agree with that?

Mr. Pathy: I think that is right, sir, to some extent. I would just like to add that to the extent that pre-engineering work was done prior to the deal being concluded with the terminals, we paid for all that ourselves. This is not something that we

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Sauf qu'une fois que vous étiez bien en place, c'était du tout cuit puisque vous saviez d'avance...

M. Pathy: Bien, sauf votre respect, je voudrais vous corriger ici. Ce n'était pas du tout cuit. Nous avons dépensé bien de l'argent avant de conclure sans partenaires ce marché avec le gouvernement. Cet argent, nous ne l'avons jamais revu, au contraire de Manalta, Esso et Gulf. Il y a bien des gens dans notre compagnie qui ont passé des mois et des années sur ce projet, et ils n'ont jamais été dédommagés à ce point.

Le fait est que ce que cela nous a coûté ce chiffre dans les centaines de milliers de dollars qui ne nous reviendront pas à moins que cette affaire ne prospère, ce qui, comme bien des gens l'ont dit, a bien peu de chances de se produire à moins qu'il n'y ait une forte remontée du marché du charbon.

Comme je l'ai déjà dit, la situation actuelle ne présente pour nous pas de risques, mais elle ne présente pas de chances de profits non plus. Le seul moment où nous aurons peut-être quelques choses à en tirer, ce sera quand nous prendrons des risques. Si en 1991 nous décidons de ne pas exercer.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Je vous remercie monsieur Gray. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup monsieur le président. Je voudrais revenir un peu sur la question des études préparatoires à construction. Certains semblent penser que ces études ont joué dans l'obtention du contrat. Pourtant, on fait des travaux de ce genre pour un grand nombre de raisons.

Cela peut servir à étoffer une soumission. On fait ce genre d'études pour déterminer exactement quels seront les problèmes si on obtient le contrat. Il arrive très souvent qu'une société fasse ce genre de travaux en vue d'une soumission et bien souvent elle ne décrochera pas le contrat.

Quand je travaillais dans le domaine de la construction routière, j'ai constaté que les compagnies qui faisaient des travaux préparatoires, surtout si le terrain était du moskeg ou du roc, présentaient une soumission beaucoup plus sensée et raisonnable que les autres. Je pense donc que l'on devrait encourager les compagnies à faire des travaux préparatoires. Cela nous a peut-être permis d'obtenir des renseignements que les autres n'avaient pas et n'auraient pas eus si elles avaient soumissionné, ce qui fait que votre soumission était beaucoup mieux préparée. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. Pathy: Oui, Monsieur, dans une certaine mesure. J'ajouterai seulement que dans la mesure où ces études ont été faites avant que le marché sur les terminaux ne soient conclus, c'est nous qui avons tout payé. Nous n'avons pas refilé la note

[Text]

passed the cost of to any other party. As in many other projects we get into, we spend a great deal of money and time of our own prior to getting into those projects in order to better prepare for them.

Mr. Taylor: When you actually did submit a bid in a public tender, did you find that the pre-engineering enabled you to present a lower bid than otherwise? Otherwise you would have had to guess at things and would have tended to bid higher than necessary. Would that be right?

Mr. Pathy: I frankly do not remember the exact time sequence of events in terms of when we put in the bid and when we started doing pre-engineering work. Peter, do you remember?

Mr. Jones: I think the pre-engineering work done by Swan Wooster was done in a very professional manner. You have to remember that we had quite a powerful group, with Gulf Canada, Esso Mineral Resources, Manalta Co. and ourselves, backed up by a very able consulting engineer like Swan Wooster.

We put together a three-volume document in response to the public tender, which, without wanting to blow our own trumpet, was a very professional document. It was professional enough that I do not think it was so much the rate that was proposed, it was more the depth of the content, the fact that we had done a lot of research and that we put forward a reasonable operating method and showed some likely financial projections. I think the whole package was what in fact got us the right to enter into negotiations with the National Harbours Board. I think that is why our consortium was selected, in fact.

Mr. Taylor: But if you had not had the information that came from pre-engineering, you could not have presented such a package.

Mr. Jones: You are absolutely right.

Mr. Taylor: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Pathy, I want to continue the same line of questioning that my colleague has just done, but from a different vein.

When we had Mr. Garvey here last week, he indicated that both the pre-engineering work and what I referred to as the post-engineering work was reimbursed to Fednav at a price tag in excess of a million dollars. The pre-work was done up until the time that the original Fednav group was awarded the contract or whatever, and the post-work was done between then and when Ridley Terminals came into existence. Would you confirm that this in fact has happened?

Mr. Pathy: Yes, Mr. Angus. RTI paid for preliminary engineering work after the negotiation of the pre-incorporation agreement; it was \$916,000 between October 1981 and December 1981, all of which flowed straight through to Swan Wooster. None of that was retained by Fednav.

[Translation]

à quelqu'un d'autre. Comme pour tous nos projets, nous mettons beaucoup de temps et d'argent pour nous y préparer.

M. Taylor: Quand vous soumissionnez à la suite d'un appel d'offres, estimez-vous que vos études préparatoires vous permettent de présenter une soumission plus basse? Parce que sans étude, il vous aurait fallu être un peu plus approximatif et donc présenter une soumission un peu plus haute. Est-ce que j'ai raison?

M. Pathy: Honnêtement, je ne me souviens pas exactement comment les choses se sont enchaînées, je veux dire quand nous avons présenté la soumission et quand nous avons entrepris les études préparatoires. Peter, est-ce que vous vous souvenez?

M. Jones: Je pense que l'étude de Swan Wooster était très professionnelle. Il faut se souvenir que notre groupe était très puissant, Gulf Canada, Esso Mineral Resources, Manalta Company et nous-mêmes et que nous étions appuyés par un ingénieur conseil très capable, Swan Wooster.

Nous avons rassemblé un document en trois volumes pour répondre à l'appel d'offres. Et je dois dire, sans vouloir nous vanter, que ce document était très professionnel. À tel point que ce n'est pas tant le tarif proposé qui nous a valu le contrat que la qualité du document et le fait que nous avions fait beaucoup de recherche, que nous propositions une méthode d'exploitation raisonnable et que nous montrions des prévisions financières probables. À mon avis, c'est cela qui nous a permis d'entreprendre des négociations avec le Conseil des ports nationaux. Je pense que c'est la raison pour laquelle notre groupe a été choisi.

M. Taylor: Mais si vous n'aviez pas eu l'information qui venait des études préparatoires, vous n'auriez pas pu présenter un document comme celui-là.

M. Jones: Vous avez tout à fait raison.

M. Taylor: C'est tout, Monsieur le président,

Le président: Merci, Monsieur Taylor. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Pathy, je voudrais vous poser le même genre de question que mon collègue, mais d'un point de vue différent.

Lorsque M. Garvey est venu ici la semaine dernière, il a dit que les études préparatoires et ce que moi j'ai appelé les travaux postérieurs à la construction ont été remboursés à la Fednav pour plus d'un million de dollars. Les travaux préparatoires ont été effectués jusqu'à ce que le groupe Fednav initial reçoive le contrat, et les travaux postérieurs entre ce moment-là et celui où le *Ridley Terminals* a vu le jour. Est-ce bien cela qui s'est passé?

M. Pathy: Oui, Monsieur Angus. La RTI a payé les travaux de construction préliminaires après la négociation de l'entente préalable à la constitution de la société? Il s'agissait de 916,000\$ entre octobre 1981 et décembre 1981, somme qui est allée directement à Swan Wooster. La Fednav n'a rien gardé de cela.

[*Texte*]

Mr. Angus: So that was used to in effect pay the consulting firm for the work they had done.

Mr. Pathy: For the work they had done commencing as of October 1981. Any work they had done prior to October 1981 was paid for by Fednav and its partners; it was not paid by and no billing was made to National Harbours Board. It was only when National Harbours Board and the terminal project became a fact that the billings commenced on the basis of Swan Wooster's costs being paid by the joint project.

Mr. Angus: So when Mr. Garvey states that "not only the pre-engineering work but also the work that had incurred between May and October", when he says that he is not accurate.

• 1005

Mr. Pathy: Yes, this is not exactly correct, Mr. Angus. Work done prior to October was not paid for by National Harbours Board. Peter, do you want to elaborate?

Mr. Jones: If I could just elaborate, in October, the discussions started between Fednav and the National Harbours Board. Although the pre-incorporation agreement was not finally concluded until December, both sides carried on discussions during this period in a very co-operative and amicable way. Both sides thought we were going to come to an arrangement. In order to keep the project on schedule at that stage, very highly significant additional costs had to be incurred in engineering. We had to give Swan Wooster the go-ahead to spend \$100,000 in October, \$350,000 in November, and another \$350,000 in December.

Now, I do not have anything on file, but I am more or less certain that those amounts were incurred with the full understanding and approval of National Harbours Board on the understanding that when RTI was formed, these costs would be absorbed by RTI, because they were necessary to keep the project on time.

Mr. Angus: This is interesting, sir, because we have had testimony before this committee that at no time was there any direct or indirect approval given by National Harbours Board to Fednav for incurring any of the engineering costs. I will have to go back and look through the transcript, Mr. Chairman, to find the specific reference.

Mr. Pathy: Just while we look at some papers here, Mr. Angus, I would like to reiterate that not a single penny of those funds paid by RTI stayed with us. It all flowed through to Swan Wooster.

Mr. Angus: I appreciate it very much. I am not disputing it at all, sir. It is a question of the accuracy of the information we have been given. Part of what we are trying to do is to figure out the paper trail. It is important that we have all this information.

Finally on this matter then, just for confirmation purposes, no money went through Fednav to any of the other partners,

[*Traduction*]

M. Angus: Cela a donc servi à payer la maison de consultants pour les travaux qu'elle avait faits.

M. Pathy: Pour les travaux qu'elle avait faits depuis octobre 1981. Tout ce qui avait été fait avant octobre 1981 a été payé par la Fednav et ses partenaires; le Conseil des ports nationaux n'a pas été facturé et n'a pas payé pour ça. Ce n'est que quand le projet de terminal s'est réalisé avec le Conseil des ports nationaux que les honoraires de Swan Wooster ont commencé à être payés par les parties au projet.

M. Angus: Alors, M. Garvey n'a pas raison de dire: «Non seulement les travaux préparatoires à la construction, mais aussi les travaux effectués entre mai et octobre».

M. Pathy: Ce n'est pas tout à fait juste, monsieur Angus. Les travaux effectués avant le mois d'octobre n'ont pas été payés par la Société canadienne des ports. Vous voulez donner plus de détails à ce sujet, Peter?

M. Jones: Oui, au mois d'octobre, il y a eu des entretiens entre Fednav et la Société canadienne des ports. Même si l'entente précédant la constitution en corporation n'a pas été conclue de façon définitive avant décembre, les deux parties ont eu des entretiens entre elles de coopération et de bonne volonté au cours de cette période. Les deux parties croyaient pouvoir en arriver à une entente. Pour que le projet puisse suivre son échéancier, des frais supplémentaires très importants devaient être assumés au titre de l'ingénierie. Swan Wooster devait recevoir l'approbation de dépenser 100,000 dollars en octobre, 350,000 dollars en novembre et 350,000 dollars en décembre.

Je n'ai pas de documentation, mais je suis à peu près sûr que ces montants ont été dépensés avec le plein accord de la Société canadienne des ports étant entendu qu'au moment de la création de RTI ils devaient être absorbés par RTI. En attendant, ils étaient nécessaires pour que le projet suive son cours.

M. Angus: C'est intéressant, parce que le Comité a entendu des témoignages voulant que la Société canadienne des ports n'ait jamais directement ou indirectement approuvé ces dépenses d'ingénierie par Fednav. Je vais revoir la transcription pour trouver le passage précis, monsieur le président.

M. Pathy: Pendant que nous consultons nos documents, je voudrais vous dire, monsieur Angus, que nous n'avons pas gardé un cent de cet argent versé par RTI. Tout l'argent est allé à Swan Wooster.

M. Angus: Je comprends. Je ne mets nullement en doute ce point. Je m'interroge simplement sur l'information que nous avons reçue. Nous essayons ainsi, entre autres choses, de nous y retrouver dans la paperasserie. Il est important que nous ayons tous les éléments possibles.

Toujours en ce qui concerne la même affaire, je vérifie ce point nouveau avec vous, il n'y a pas eu d'argent qui est passé par Fednav pour aller à d'autres partenaires Manalita ou Esso,

[Text]

Manalta or ESSO, for their costs of any of the preparation work.

Mr. Jones: If I could answer, the costs until October were shared equally among Gulf, ESSO, Manalta and Fednav.

Mr. Angus: Was there any reimbursement of the other three partners after the "cratering" of the Fednav group?

Mr. Jones: No.

The Chairman: But the evidence relating to your earlier question on the period before October indicated there was no follow-through. Whatever was spent was incurred by the consortium.

Mr. Angus: This is contrary to other evidence we have heard.

The Chairman: No, it is not; not for the period before October. There is some confusion here. I was just reminded by Mr. Cuthbertson. This is what bothered me about the question. After October, it is a little different story. But before October, what they spent, they spent.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if you go back to the testimony, Mr. Garvey did mention both pre-engineering, which he defined at the time as the work done up until the bid was put in, and post-engineering, which he defined as the time between the bid—which was, I think, in the spring of 1981—up until the time of the pre-incorporation agreement. We have a difference of memory, if nothing else.

The Chairman: Mr. Pathy has already said that Mr. Garvey, in part of his answer, was not completely accurate.

Mr. Angus: One of the questions we have been pursuing in this committee, which Mr. Fulton raised in his opening questions, was the issue of the public-private mix. In his testimony, Mr. Garvey indicated there were some discussions between National Harbours Board and Fednav about the possibility of National Harbours Board hiring Fednav to build and operate Ridley Terminals. Were any of you part of those discussions? If so, could you elaborate on what transpired?

• 1010

Mr. Pathy: No, we were not. As far as we can determine, the only conversations which took place along those lines were between Mr. MacNaughton of the National Harbours Board and Captain Garvey and Mr. Schamberger, an associate of Captain Garvey's at the operating level. We were not party to those discussions.

Mr. Angus: Those discussions were held at the project level as opposed to the policy level.

Mr. Pathy: That is correct.

Mr. Angus: Is that unusual?

Mr. Pathy: I do not know. I think if it had appeared to Captain Garvey that this was a serious possibility, he would

[Translation]

à l'égard des frais qui leur ont été occasionnés par les travaux préparatoires.

M. Jones: Si vous me permettez, les frais occasionnés jusqu'au mois d'octobre ont été partagés également par Gulf, Esso, Manalta et Fednav.

M. Angus: Les trois autres partenaires ont-ils été remboursés après «le creusement du cratère» autour du groupe Fednav?

M. Jones: Non.

Le président: Les réponses à votre question antérieure concernant la période avant le mois d'octobre indiquaient qu'il n'y avait pas eu de suite. Ce qui avait été dépensé avait assumé par le consortium.

M. Angus: C'est contraire à ce que nous avons déjà entendu.

Le président: Non, pas pour la période avant octobre. Il semble y avoir de la confusion à cet égard. C'est ce que vient de me signaler M. Cuthbertson. C'est justement ce qui ne tourne pas rond dans cette question. Après octobre, la situation est différente. Avant octobre, ce qui a été dépensé a été dépensé.

M. Angus: Si vous vous souvenez bien, M. Garvey a parlé de la pré-ingénierie, qu'il a définie comme représentant des travaux effectués jusqu'au dépôt de la soumission, et de la post-ingénierie, qu'il a définie comme étant la période qui s'est écoulée entre le dépôt de la soumission, qui est survenue le printemps de 1981, sauf erreur, et l'entente précédant la constitution en corporation. Nos souvenirs ne concordent pas.

Le président: M. Pathy a déjà indiqué que M. Garvey s'était légèrement trompé dans sa réponse.

M. Angus: Une des questions que nous nous sommes posées à ce Comité, et M. Fulton y a déjà fait allusion tout à l'heure, a trait au mélange secteur public-secteur privé. Dans son témoignage, M. Garvey a indiqué qu'il y avait des entretiens entre la Société canadienne des ports et Fednav sur la possibilité que la Société canadienne des ports embauche Fednav pour construire et faire fonctionner *Ridley Terminals*. Quelqu'un parmi vous a-t-il participé à ces entretiens? Si oui, peut-il nous dire ce qui s'est passé?

M. Pathy: Nous n'avons pas participé à ces entretiens. Dans le mesure où nous pouvons en juger, les seuls entretiens qui ont eu lieu sur ce sujet ont eu lieu entre M. MacNaughton de la Société canadienne des ports et le capitaine Garvey et M. Schamberger, un associé du capitaine Garvey au niveau du fonctionnement. Nous n'avons pas nous-mêmes participé aux entretiens.

M. Angus: Ces entretiens ont eu lieu au niveau du projet par opposition au niveau de la politique.

M. Pathy: En effet.

M. Angus: Était-ce inhabituel?

M. Pathy: Je ne sais pas. Si le capitaine Garvey l'avait cru sérieusement, il aurait communiqué avec nous. Il pouvait s'agir

[Texte]

have come to us and talked about it. I do not know if they were just idle conversation or speculation among themselves. When we heard Captain Garvey's testimony the other day, it was the first time I was aware any such discussion had taken place.

Mr. Angus: As the representative of Fednav, at no time were you formally approached by agents of the Government of Canada to discuss the possibility of your firm being hired to build and operate the facility?

Mr. Pathy: Do you mean on a contract basis? No, sir.

Mr. Angus: Given the circumstances, would you say that is unusual?

Mr. Pathy: I do not think it is necessarily so. I think the government went out to tender to get a partner for this particular project. Having made that decision, it seems to me the NHB was carrying through its decision to do that. It is not for me to say why they decided to do it that way.

Mr. Angus: Thank you Mr. Chairman. If I can come back later—

The Chairman: We will see. Mr. Pathy, before I go to Mr. Belsher and we have a second round with Mr. Fulton, could you give us a little more information about your company, the Fednav and your experience not only in Canada, but also in other parts of the world? I think it would help the committee members. When Federal Commerce and Navigation, the company involved in the initial consortium, became your present corporate entity of Fednev... A little background on that...

Mr. Pathy: Before I do that, could we make a small correction on the basis of a memo Mr. Jones has relating to a question Mr. Angus asked earlier?

Mr. Jones: Mr. Angus, you asked about the recovery of engineering costs. What I said before was wrong. Pre-engineering costs of \$100,000 which had been billed to the consortium were billed to RTI. That pre-dates the period I mentioned before. In other words, \$25,000 per partner was reimbursed. I wanted to make that clear. I am sorry.

Mr. Angus: I appreciate you taking the opportunity to make the correction. For clarification, the second answer was wrong also. The original partners received money back for work done also.

Mr. Jones: To that extent, yes. That is correct.

The Chairman: Each received \$25,000.

Mr. Jones: Yes, \$100,000 is the figure.

Mr. Pathy: Fednev, as it is now known, was formed in 1944. Its primary objective has been to be involved in the international shipping business since that time. Without going into it in any great length, I should add the company owns approximately 20 ocean-going ships, large supply boats, specialized arctic tug and barges and other craft used in the arctic and specialized roll-on-roll-off ships, one of which operates

[Traduction]

d'une simple conversation à bâton rompu entre les intéressés. La première fois que nous avons été mis au courant de ces entretiens a été lorsque nous avons entendu le témoignage du capitaine Garvey l'autre jour.

M. Angus: Jamais un agent ou des agents du gouvernement du Canada n'ont tenté de communiquer officiellement avec vous en tant que représentants de Fednav afin de discuter de la possibilité que votre entreprise soit embauchée pour construire et faire fonctionner les installations?

M. Pathy: Sur une base contractuelle? Non.

M. Angus: Compte tenu des circonstances, n'est-ce pas inhabituel?

M. Pathy: Pas nécessairement. Le gouvernement a décidé de faire appel à des soumissions pour se trouver un partenaire en vue de ce projet. La Société canadienne des ports n'a fait que se conformer à cette décision. Je ne veux pas spéculer sur les raisons qui ont motivé le gouvernement.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir pour un autre tour...

Le président: Nous verrons. Avant de passer à M. Belsher, et M. Fulton est inscrit pour un deuxième tour, j'aimerais que vous me donniez, Monsieur Pathy, un peu plus de détails au sujet de votre compagnie, Fednav, et de son expérience non pas seulement au Canada mais ailleurs dans le monde. Je pense que ce pourrait être utile pour les membres du comité. Quand la *Federal Commerce and Navigation*, la compagnie qui faisait partie du premier consortium, est-elle devenue la Corporation Fednav... J'aimerais avoir un peu plus d'information de base...

M. Pathy: Auparavant, pourrions-nous apporter une petite correction à une réponse qui a été donnée un peu plus tôt à M. Angus? M. Jones a retrouvé quelque chose dans une note de service.

M. Jones: Votre question avait trait au recouvrement des frais d'ingénierie, monsieur Angus. Je me suis trompé dans ma réponse. Les frais de pré-ingénierie de 100,000\$ qui avaient été exigés du consortium ont été exigés de RTI. C'était avant la période que je mentionnais. En d'autres termes, des frais de 25,000\$ par partenaire ont été remboursés. Je tenais à apporter cette correction. Je vous prie d'excuser mon erreur.

M. Angus: Je vous remercie de votre mise au point. Précisons tout de même que la deuxième réponse est également erronée. Les partenaires initiaux se sont vu rembourser pour les travaux déjà effectués.

M. Jones: Dans la mesure indiquée, c'est juste.

Le président: Chacun a reçu 25,000\$.

M. Jones: Oui, le chiffre est de 100,000\$.

M. Pathy: La Fednav, comme elle est connue maintenant, a été constituée en 1944. Depuis ce temps, elle s'intéresse essentiellement à la navigation internationale. Sans entrer dans le détail, disons que la compagnie possède environ 20 océaniques, de grands navires d'approvisionnement, des remorqueurs, des barges et d'autres embarcations spécialement conçues pour l'Arctique, des navires rouliers, dont un qui fait le service entre

[Text]

between Halifax and St. John's and others with transatlantic operations. The company charters a number of other vessels from third parties. Primarily they carry bulk cargoes between various points in the world. The company also owns or operates stevedoring terminals in Saint John, Halifax, St. John's, Port Cartier, Montreal, Detroit, Chicago, and through Ridley Terminals, Prince Rupert.

• 1015

We felt that we had the interest and the experience to bid for this particular job because of our involvement in terminal work, and because of the expertise that had been developed by people such as Captain Garvey, whom I consider to be one of the pre-eminent bulk commodity experts in the world. As a result of that we went into this project.

The philosophy of our company is to stay to as great an extent as possible within the shipping industry, but within that industry to diversify as much as possible. Therefore, in addition to our international shipping business, we have got into a lot of terminal projects. We have a 50% interest in Canada Steamship Lines, which is primarily an inland shipping company. We also have interests overseas in Tokyo, Europe, and elsewhere in the shipping world. I do not know if that covers your question.

The Chairman: You are worldwide. How many people do you employ either directly or indirectly?

Mr. Pathy: Directly ashore in Canada, we employ about 200 people; overseas probably another 100. On board our ships, some of which are foreign and some of which are Canadian flag, we employ probably a couple of thousand people.

Mr. Belsher: We have been listening to the evidence concerning the Ridley Terminals, and there is no doubt in anyone's mind that if you folks had not been involved, it would not have been there on time for the northeast coal to start flowing to the Orient.

I would like to ask you, in terms of the government loan guarantees, is any of your \$23 million part of those loan guarantees?

Mr. Pathy: Are you asking whether they are guaranteed by the government in any way?

Mr. Belsher: Yes.

Mr. Pathy: No, sir. That was money put up by us. We do have owner arrangements with the Toronto Dominion Bank, but they are totally separate from any government guarantees.

The Chairman: I am glad you raised that, Mr. Belsher, because I knew there was another element that we were waiting for Mr. Pathy to clarify, and I could not quite think of it.

[Translation]

Halifax et St. John's et d'autres qui font le service transatlantique. Et la compagnie affrète un certain nombre d'autres navires de tierces parties. Ils transportent surtout du cargo en vrac un peu partout au monde. La compagnie est aussi propriétaire ou gestionnaire de terminaux de déchargement à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, Halifax, St. Jean de Terre-Neuve, Port Cartier, Montréal, Détroit, Chicago et Prince Rupert, par l'intermédiaire de *Ridley Terminals*.

Notre intérêt et notre expérience nous ont portés à présenter une soumission pour ce travail parce que nous avons déjà l'expérience dans le domaine et parce que nous avons à notre service des gens comme le capitaine Garvey qui, à mon avis, est un des experts internationaux prééminents dans le domaine des marchandises en vrac. Et nous sommes donc intéressés à ce projet.

Le principe directeur de notre société, c'est de s'en tenir, autant que faire se peut, à l'industrie du transport maritime, mais au sein de cette industrie, d'assurer la plus grande diversité possible. Donc, en sus du transport international, nous nous sommes intéressés à beaucoup de ces projets de terminal. Nous sommes intéressés à 50 p. 100 à la *Canada Steamship Lines* qui est, d'abord et avant tout, une société de transport maritime de nos eaux intérieures. Nous détenons aussi des intérêts outre-mer à Tokyo, en Europe et ailleurs dans le domaine du transport maritime. Je ne sais pas si cela répond entièrement à votre question.

Le président: Vous faites affaires à l'échelle internationale. Combien avez-vous d'employés, directement ou indirectement?

M. Pathy: À terre, au Canada, nous employons directement environ 200 personnes; outre-mer, une autre centaine. À bord de nos navires, dont certains battent pavillon étranger et d'autres pavillon canadien, nous avons à notre service quelques milliers de personnes environ.

M. Belsher: Ayant entendu tout ce qui s'est dit ici concernant le terminal Ridley, il ne fait aucun doute pour personne que si vous ne vous étiez pas intéressés à l'affaire, le projet n'aurait jamais abouti à temps pour qu'on puisse commencer à livrer le charbon du nord-est à l'Orient.

J'aimerais vous demander, au niveau des garanties d'emprunt du gouvernement, si une part quelconque de ces 23 millions de dollars fait partie de ces garanties d'emprunt?

M. Pathy: Vous voulez savoir si cette somme est garantie par le gouvernement d'une façon ou d'une autre?

M. Belsher: Oui.

M. Pathy: Non, monsieur. Ces fonds ont été avancés par nous. Il y a une entente entre le propriétaire et la Banque Toronto Dominion, mais cette entente a été conclue en dehors de tout cadre de garanties gouvernementales.

Le président: Je suis heureux que vous ayez posé cette question, monsieur Belsher, parce que je savais qu'il y avait un autre éclaircissement que nous attendions de M. Pathy et je ne me rappelais pas au juste ce que c'était.

[Texte]

Mr. Fulton: Mr. Pathy who from Fednav is on the RTI board?

Mr. Pathy: Apart from myself, Jim Murray, who is the Vice-President of Fednav. That is it. Mr. Jones used to be on the board until he went off to greater things for a while before returning to Fednav.

Mr. Fulton: So the board has two from Fednav.

Mr. Pathy: Two from Fednav, and I believe four from Ports Canada.

Mr. Fulton: Is Mr. Basford still on the board?

Mr. Pathy: No, he is not.

Mr. Fulton: When did he leave the board?

Mr. Pathy: I do not recall.

Mr. Fulton: Let me do a little bit more tracking. There was the February 13, 1985 meeting that Mr. Huntington called to discuss a buy-out of Fednav's participation. Then on August 13, a memorandum went to Cabinet, which suggested under clause 11 that:

the recommended strategic option is 100% CPC ownership of RTI. This option would leave the government completely free to determine what future ownership structure would be preferable for RTI. The government could maintain its involvement in RTI through 100% ownership, or through a new mixed enterprise arrangement.

Then it points out under clause 20 that:

overall the loss of Fednav's participation in RTI is not seen as a significant factor. Fednav's major contribution to RTI occurred during the planning and construction phase, and its future contribution is seen as being secondary. RTI is currently paying Fednav to provide marketing services for RTI. The budgeted amount for these services for fiscal year 1985-1986 is \$131,000, and even the loss of Fednav's marketing services is not expected to be a major difficulty as similar expertise could be contracted for, if necessary, from consultants.

• 1020

My question flows from that, in that we have Mr. Huntington coming and sort of initiating a process saying: Look, CPC have done some evaluations, Coopers Lybrand have done some projections and so on and it looks as if, in terms of the project, it would be better to get Fednav out and either find some new mixed enterprise, or CPC alone.

Then, in December there was a meeting with Mr. de Belleval. During that period of time there was the Huntington meeting, then this went to Cabinet, some steps were being taken, strategic recommendations were made. Can you tell us what Mr. de Belleval suggested in December of that year as to why there was no movement either from CPC or the government in terms of the proposal initiated by Mr. Huntington?

[Traduction]

M. Fulton: Monsieur Pathy, qui, de Fednav, siège au conseil de RTI?

M. Pathy: À part moi-même, M. Jim Murray, vice-président de Fednav. Et c'est tout. M. Jones faisait partie du conseil avant d'aller faire un petit tour ailleurs pour ensuite revenir chez Fednav.

M. Fulton: Il y a donc deux personnes de Fednav au conseil.

M. Pathy: Deux de Fednav et quatre de Ports Canada, me semble-t-il.

M. Fulton: M. Basford siège toujours au conseil?

M. Pathy: Non.

M. Fulton: Quand est-il parti?

M. Pathy: Je ne m'en souviens pas.

M. Fulton: Permettez-moi de continuer ma petite enquête. Il y a eu la réunion du 13 février 1985 convoquée par M. Huntington à propos du rachat de la participation de Fednav. Puis, le 13 août, il y a un mémoire au Cabinet où l'on proposait, à l'article 11:

que Ports Canada détienne 100 p. 100 des actions de RTI. Cela permettrait au gouvernement de décider en toute liberté toute prise de participation future à RTI. Le gouvernement pourrait demeurer propriétaire à 100 p. 100 de RTI ou s'associer à d'autres dans le cadre d'une prise de participation mixte.

Ensuite, on souligne à l'article 20:

globalement, la perte de cette participation de Fednav à RTI n'est pas un facteur important. L'apport principal de Fednav au projet RTI a eu lieu pendant l'étape de planification et de construction et tout apport futur ne sera que de nature secondaire. À l'heure actuelle, RTI paye Fednav pour ses services de commercialisation. Le montant prévu au budget pour ces services pour l'année financière 1985-1986 est de 131,000\$ et la perte de ces services de promotion offerts par Fednav ne poserait pas de problèmes majeurs puisqu'au besoin on pourrait obtenir contractuellement ce même genre de services d'autres experts conseils.

C'est donc de cela que découle ma première question puisque nous avons M. Huntington qui nous arrive et met en branle une série d'événements en disant: Écoutez, la SCP a fait certaines évaluations, Coopers, Lybrand ont fait certaines extrapolations et, pour ce qui est de ce projet, tout semble nous porter à croire qu'il vaudrait mieux de se débarrasser de Fednav soit pour trouver un autre associé, soit que la SCP prenne l'affaire en main à elle seule.

Ensuite, en décembre, il y a eu une rencontre avec M. de Belleval. Pendant cette période de temps, il y a eu la réunion Huntington, ensuite le tout est allé au Conseil des ministres, certaines mesures ont été prises, certaines recommandations «stratégiques» ont été faites. Pouvez-vous nous dire ce que M. de Belleval a dit en décembre, cette année-là, à savoir pourquoi aucune suite n'avait été donnée soit par la SCP, soit par le

[Text]

Mr. Pathy: December of 1986.

Mr. Fulton: Yes, sorry.

The Chairman: These darned dates. Let us not jump all over the place like an ouija board. We do not need a blackboard if we just keep specific to the time because—

Mr. Pathy: The only comments that Mr. de Belleval made on the subject, that I recall, were to the effect that he did not believe it would be a good idea to take us out because he thought we would be exercising our put anyway, so they might as well wait for us to do that.

Mr. Fulton: Do you think there is any likelihood of you . . . you said that is three and one-half years ago—

Mr. Pathy: Yes, I think it is premature to say that. We really have only three options. Either to exercise our put, in which case we get nothing out of it and in fact we would have lost money because the money we put in at the beginning and the efforts we put in, or not to exercise our put, and assuming the government does not exercise its call, in which case we are significantly at risk. I guess the only other option would be at some point to sell our interest, which we are entitled to do to a third party. But other than that, I think—

Mr. Fulton: During this period from the February 1, 1985 meeting regarding Mr. Huntington, his subsequent meeting or the meeting with Mr. de Belleval until now, have there been any discussions between Fednav and Mr. Mazankowski, while he was Minister of Transport, or Mr. Crosbie, while he has been the Minister of Transport, or the representatives or other representatives of Cabinet?

The Chairman: He will be taking them fishing.

Mr. Pathy: Fortunately, I have not been fishing for a long time.

The Chairman: I think there is a lot of other fishing going on here. We are going to wind this down pretty darn soon, at 11 a.m.

Mr. Pathy: The answer is no, sir. We have had no discussions with anybody on this subject other than what I told you about, the two meetings with Mr. Huntington, the discussion with Mr. de Belleval which was really not so much on this subject but where he said that his own view was that the government should just wait this out.

Mr. Fulton: Do you think the government is right in their strategic recommendation that . . . ?

Mr. Pathy: I guess I could tell you that in about three and a half years. I do not know at this point.

Mr. Fulton: I would like to go back to a point that has come up time and again. We first saw it at the beginning of January,

[Translation]

gouvernement pour ce qui est de la proposition de M. Huntington?

M. Pathy: Décembre 1986.

M. Fulton: Oui, désolé.

Le président: Ces sacrées dates. Arrêtons donc de jouer à saute-mouton. On a pas besoin de tableau si nous nous ancrions les dates fermement en tête parce que . . .

M. Pathy: Que je me souvienne, les seuls commentaires de M. de Belleval à ce propos ont laissé croire qu'il ne pensait pas que ce serait une bonne idée de se débarrasser de nous parce que nous exercerions notre option de vente; alors aussi bien attendre.

M. Fulton: Croyez-vous que vous pourriez . . . Vous avez dit qu'il y a déjà trois ans et demi . . .

M. Pathy: Oui, je crois que ce serait prématuré de notre part. Nous n'avons vraiment que trois choix. Soit exercer notre option de vente, auquel cas nous n'en tirons aucun profit et, en réalité, nous aurons alors perdu de l'argent à cause des fonds que nous avons investi au départ et des efforts que nous y avons consacré; soit de ne pas exercer notre option de vente, posant aussi l'hypothèse que le gouvernement n'exerce pas son option d'achat, auquel cas nous courons des risques évidents. Je crois que le seul autre choix, un moment donné, car nous en avons le droit, serait de vendre notre participation à une tierce partie. Sinon, je crois . . .

M. Fulton: Pendant cette période à partir de la réunion du 1^{er} février 1985 concernant M. Huntington, la réunion subséquente ou la réunion avec M. de Belleval, jusqu'à ce jour, y a-t-il eu des pourparlers entre Fednav et M. Mazankowski, lorsqu'il était ministre des transports, ou avec M. Crosbie, lorsqu'il était ministre des transports, ou avec d'autres représentants du Conseil des ministres?

Le président: Il va les inviter à une petite partie de pêche.

M. Pathy: Malheureusement, il y a longtemps que je ne suis pas allé à la pêche.

Le président: Je crois qu'il y en a beaucoup dans la salle qui tentent de transformer notre réunion en partie de pêche. Nous allons mettre fin à tout ceci, à 11h00.

M. Pathy: La réponse est non, monsieur. Il n'y a pas eu d'autres pourparlers avec qui que ce soit à ce propos, à part ce dont je viens de vous saisir, soit les deux rencontres avec M. Huntington, la rencontre avec M. de Belleval qui n'a pas vraiment porté sur ce sujet précis, mais pendant laquelle il nous a dit qu'à son avis, le gouvernement devrait tout simplement adopter une attitude attentiste.

M. Fulton: Croyez-vous que le gouvernement a raison, à propos de cette recommandation stratégique, de croire que . . . ?

M. Pathy: Je crois que je pourrais peut-être vous répondre dans trois ans et demi environ. À l'heure actuelle, je ne le sais pas.

M. Fulton: J'aimerais revenir à une question qu'on en cesse de soulever depuis le début. Nous en avons vu la première

[Texte]

1985 in the Auger letter to the Minister of Transport, that the incentive for Fedcom to disagree over time increases over time as the purchase price of Fedcom shares escalates. Can you give us an opinion? Is that likely? Is that a realistic concern?

Mr. Pathy: I am not sure what disagreements would be referred to there. Frankly, I do not feel that is logical. I would think that if our primary interest is to make sure that this terminal is profitable, which it obviously is, because just to exercise our put and get nothing out of the deal really is not a very positive objective. But if our objective is to make this facility as profitable as possible, it is certainly not in our interest to put any roadblocks in the way of it becoming profitable.

Mr. Fulton: But it seems to me that what they are driving at is that over time, after 1990, at least according to the Coopers Lybrand study, four years from now it will cost \$106 million for the feds or CPC or for anybody else to buy you out.

I think what they were referring to is that should you, for example, and I am sure you do, look at other options around the world and in Canada, and ask yourselves where you can best put your expertise to work and where you can obtain the best return over time. And it seems to me what they are referring to there is that after 1991, the last option for your shares to be put, the amount to buy you out starts increasing significantly. You might make a corporate decision that you are better off somewhere else, particularly if oil prices stay low and the through-put of coal stays low at 6.6 million tonnes, or whatever, through Ridley. Is that a realistic possibility?

• 1025

Mr. Pathy: I do not think so. I have not seen the Coopers and Lybrand study. I would certainly be interested in seeing it. If, in fact, we do not declare our put, and we continue with the project in 1991, we are very significantly at risk. Surely it becomes even more important for us at that point in time to exercise every effort we can to make this project as profitable as we can.

Mr. Fulton: Would you put up 90% of the money for projects and accept only 30% of the dividends?

Mr. Pathy: I think these numbers have been moved around a bit, if I may say so, Mr. Fulton. In fact, the National Harbours Board as it was then—we each put up 10%, each put up an equal amount of the equity. I would like to give an example of the equality of the relationship. At the time, or shortly after the project was started, as you may be aware, Fednav had a management contract with Ridley Terminals. This provided us with income in the first instance of \$100,000 a year, and, as of 1984, \$250,000 a year for providing management services.

[Traduction]

manifestation au début de janvier 1985 dans la lettre d'Auger au ministre du transport, c'est-à-dire que plus le temps passe, plus Fedcom a intérêt à poser d'obstacles au fur et à mesure qu'augmente le prix d'achat des actions de Fedcom. Qu'en pensez-vous? Est-ce vraisemblable? Est-ce une préoccupation légitime?

M. Pathy: Je ne sais pas à quels obstacles on peut faire allusion. Franchement, je ne crois pas que ce soit logique. À mon avis, si notre intérêt premier est de nous assurer que ce terminal fonctionnera à bénéfices, et c'est l'évidence même, parce que d'exercer tout simplement notre option de vente sans pouvoir réaliser de bénéfices sur toute la transaction n'est pas un objectif vraiment positif. Mais si notre objectif est de faire réaliser des profits à cette installation, il n'est certainement pas de notre intérêt de nuire à sa rentabilité.

M. Fulton: Mais il me semble qu'au fil des ans, après 1990, du moins d'après l'étude de Coopers et Lybrand, dans quatre ans, il en coûtera 106 millions de dollars au gouvernement fédéral, à la SCP ou à tout autre intervenant pour racheter votre participation à l'affaire.

Autrement dit, par exemple, et je suis sûr que vous le faites déjà, si vous deviez étudier d'autres possibilités un peu partout au monde et au Canada aussi, alors vous pourriez vous demander où vous pouvez employer au mieux vos talents pour maximiser le rendement sur votre investissement. Ils en viennent donc à la conclusion qu'après 1991, la dernière année où vous pouvez exercer votre option de vente, il commence à en coûter de plus en plus cher au gouvernement pour racheter votre intéressement. Peut-être déciderez-vous que votre société peut faire mieux ailleurs surtout s'il n'y a pas d'augmentation des prix du pétrole et que les transbordements de charbon ne dépassent guère les 6,6 millions de tonnes, ou autrement, à Ridley. C'est réaliste comme possibilité?

M. Pathy: Je ne le crois pas. Je n'ai pas vu cette étude de Coopers et Lybrand. J'aimerais bien la voir. Si nous n'exerçons pas notre option de vente, si nous poursuivons ce projet jusqu'en 1991, nous courons en réalité un gros risque. Ça devient encore plus important pour nous, à ce moment-là, de faire tous les efforts possibles pour que ce projet devienne aussi rentable que possible.

M. Fulton: Et vous investiriez jusqu'à 90 p. 100 du capital pour un projet donné pour n'accepter que 30 p. 100 des dividendes?

M. Pathy: À mon avis, monsieur Fulton, on a quelque peu joué avec ces chiffres. En réalité, la Commission des ports nationaux, comme elle s'appelait alors, et nous-mêmes avons chacun pris une participation à 10 p. 100, c'est-à-dire que nous avons pris chacun une participation égale. J'aimerais vous donner un exemple de l'égalité de cette participation. À l'époque, ou très peu de temps après que le projet a pris son départ, comme vous le savez peut-être, Fednav avait un contrat de gestion avec *Ridley Terminals*. Cela nous donnait un revenu, au départ, de 100,000 dollars l'an et, dès 1984, 250,000 dollars l'an pour nos services de gestion.

[Text]

In the interest of making this facility as profitable as possible, we waived that fee. We did away with it totally, which, in fact, would have cost us now close to \$1 million, in consideration for which Ports Canada agreed to reduce their rental by a similar amount. Therefore, we took a 50:50 hit, if you understand what I mean, on a reduction of our income. To me that is an indication of an equality of partnership.

It is very likely if our put has to be declared in 1991 that we will never ever see that money back. We could have, by 1991, earned a couple of million dollars, which we would have let go by the boards in the interest of what we consider to be a genuine 50:50 undertaking.

Mr. Fulton: Could you expand a little bit more on your earlier remarks: if your put is not exercised then it becomes high risk. Why is that?

Mr. Pathy: Because at that point we will have invested our original \$23 million, plus accumulated interest. We will have to continue paying interest on the amount that we have invested, and we will only start getting it back as and when the terminal becomes profitable, which it may or may not do. So, in effect, that money may be lost.

Mr. Fulton: It is obviously hard to call, but what are your expectations as to a date when RTI will start becoming profitable?

Mr. Pathy: As you say, it is very difficult to call, if not impossible. I would say it is not going to become profitable in the true sense of the word, in the sense of paying dividends to shareholders, for at least another 10 years, if not more.

The Chairman: Thank you, Mr. Fulton.

Mr. Angus: When Mr. Garvey testified before us last week, he indicated that there was a period—what he referred to as the “cratering” of the arrangement between Fednav, Manalta, and the other companies—about two or three weeks, where everybody just sort of went home. There were some minor discussions, but there was no real discussion or negotiation of the eventual partnership between Fednav and the National Harbours Board. From your recollection of events, is that correct?

Mr. Jones: May I reply?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Jones: My recollection is that the Fednav consortium arrangement basically fell apart after the last negotiating session we had with Quintette and Teck, which by the way was attended by officials from National Harbours Board, who were acting as sort of referees—they were there in the best interest to try to get agreement on the through-put contract—and by other government officials.

At that last meeting, it was basically the conclusion of the NHB and the government people who attended the meeting that there was no way that the Fednav consortium and Quintette and Teck were going to come to terms. That meeting was held in Vancouver, and I flew back from Vancouver to

[Translation]

Afin de rendre cette installation le plus rentable possible, nous y avons renoncé. Nous y avons renoncé totalement, ce qui signifie que cette mesure nous a coûté jusqu'ici environ un million de dollars et, en contrepartie, Ports Canada a diminué les frais de location d'un montant égal. Nous avons donc accusé un coût moitié-moitié, si vous voyez ce que je veux dire, avec cette diminution de notre revenu. Pour moi, ça signifie qu'il y avait quand même participation égale.

Si nous devons exercer notre option de vente dès 1991, il est plus que probable que nous ne reverrons jamais la couleur de cet argent. Dès 1991, nous aurions pu avoir en main quelques millions de dollars de plus auxquels nous avons renoncés pour partager équitablement, moitié-moitié.

M. Fulton: Pourriez-vous nous fournir un peu plus de détails sur ce que vous disiez plus tôt: Si vous n'exercez pas votre option de vente, cela représente pour vous un risque élevé. Pourquoi?

M. Pathy: Parce qu'à ce moment-là nous aurons déjà investi, dès le départ, les 23 millions de dollars, plus les intérêts courus. Nous aurons continué de payer les intérêts sur le montant ainsi investi et nous ne commencerons à faire nos frais que le jour où le terminal accusera des bénéfices, ce qui est loin d'être une certitude. Donc, nous pourrions perdre cet argent.

M. Fulton: C'est difficile à dire, mais à votre avis, quand RTI accusera-t-il enfin un bénéfice?

M. Pathy: Comme vous le dites, difficile à dire, sinon impossible. À mon avis, cette installation ne sera pas vraiment rentable, c'est-à-dire qu'elle ne commencera pas à verser des dividendes aux actionnaires, avant 10 ans encore, sinon plus.

Le président: Merci, monsieur Fulton.

M. Angus: Lors du témoignage de M. Garvey la semaine dernière, il nous a souligné qu'il y a eu une période, ce qu'il appelait la «balkanisation» de l'accord entre Fednav, Manalta et les autres sociétés, une période de deux ou trois semaines où tous les participants sont tout simplement retournés chez-eux, ni plus, ni moins. Il y a eu des pourparlers mineurs, mais aucun vrai pourparler, pas de véritables négociations concernant l'association éventuelle de Fednav et de la Société canadienne des ports. D'après votre souvenir des événements, c'est exact?

M. Jones: Je puis répondre?

M. Angus: Oui.

M. Jones: Que je me souviene, le consortium Fednav est tombé à l'eau après notre dernière séance de négociations avec Quintette et Teck séance à laquelle, soit dit en passant, étaient présents certains fonctionnaires de la Commission des ports nationaux qui agissaient un peu à titre d'arbitres. Ils étaient là pour essayer d'obtenir un accord sur le contrat de transbordement. Il y avait là d'autres fonctionnaires du gouvernement aussi.

Enfin, lors de cette dernière réunion, les représentants de la Commission des ports nationaux et du gouvernement, ceux qui étaient présents à la réunion, en sont venus à la conclusion qu'il serait impossible à Fednav, à Quintette et à Teck d'en venir à un accord sur ce fameux consortium. Cette réunion a

[Texte]

Toronto that evening, on the same flight Mr. Auger flew on. Even at that time there were some discussions starting about the possibility, and only conceptually at that stage obviously, because we, as Fednav, could not talk independently of our partners in the consortium without consulting them. But I would say there was no hiatus at all in terms of—there were such time pressures that discussions were continuous.

• 1030

Mr. Angus: That would have been roughly around October 26 of 1981?

Mr. Jones: I am sorry, I do not have the actual date, but, yes, it was October.

Mr. Angus: Mr. Garvey also said that it was November 17 when the discussion went forward. That is 22 days in which to put together a concept and to begin the work of dotting the "i"s and crossing the "t"s on a fairly major project. Is that a normal period of time in the private sector to be dealing with something like this? It seems awfully rushed.

Mr. Jones: I think the pre-incorporation agreement was not actually agreed until late in December. I think the discussions as to incorporating a company were sort of fellow-travelling with discussions with Quintette and Teck. Again, I think the situation was not exactly normal because of the time constraints.

Mr. Angus: But those discussions, though, were happening after wheels were in motion for ordering, and I gather there was some indication of approval of contracts for work to be started. So while those negotiations were going on, clearly your company became more and more locked in and National Harbours Board became more and more locked in with you at that point in time.

Mr. Jones: I think we were the logical choice for them to work with, if you accept the fact that they needed or wanted a private-sector partner that was informed on the project. But I have no recollection of that having unduly influenced the negotiations between us and the National Harbours Board.

Mr. Angus: One of you had indicated earlier that National Harbours Board insisted that they should have a call option, and therefore that necessitated your putting the put in. What was their rationale that was stated to you, because you obviously cannot read their minds?

Mr. Pathy: It is hard to recall exactly. I can only assume their rationale was that if they decided at a later point in time they wanted to take over 100% of the interest of the terminal, they wanted to be in a position to do so. But they were very insistent on that call option, and in fact that was one of the major points of negotiation.

[Traduction]

eu lieu à Vancouver et je suis retourné de Vancouver à Toronto ce même soir, prenant le même vol que M. Auger. Même à l'époque, on commençait à parler de la possibilité, et ce n'était qu'une idée à ce moment-là, de toute évidence, parce que nous, Fednav ne pouvions entreprendre quoi que se soit indépendamment de nos associés du consortium sans les consulter. Mais je dirai qu'il n'y a pas eu de hiatus dans la continuité... il y avait des pressions de temps et il y avait continuité des pourparlers.

M. Angus: Cela se serait passé approximativement le 26 octobre 1981?

M. Jones: Je suis désolé, je ne me rappelle pas la date exacte, mais c'était bien en octobre.

M. Angus: M. Garvey nous a dit aussi que les choses ont débloqué le 17 novembre. Ce qui nous donne 22 jours pour roder un concept avant de nous attaquer aux détails d'un projet quand même assez important. Est-ce une période de temps normal dans le secteur privé lorsqu'il s'agit de quelque chose de cette importance? Ça semble plutôt expéditif.

M. Jones: Je crois qu'on ne s'est pas entendu sur l'accord de pré-incorporation avant presque la fin de décembre. Je crois que les pourparlers concernant l'incorporation d'une compagnie se faisaient presque simultanément avec les pourparlers avec Quintette et Teck. Encore une fois, je crois que la situation n'était pas exactement normale à cause des délais impartis.

M. Angus: Mais ces pourparlers se déroulaient quand même après qu'on avait déjà passé certaines commandes et approuvé certains contrats pour certains travaux. Donc, pendant que se déroulaient ces négociations, votre compagnie s'embarquait de plus en plus tout comme la Commission des ports nationaux s'embarquait de plus en plus avec vous à ce moment-là.

M. Jones: Je crois que notre compagnie était l'associée logique pour la Commission si vous acceptez le fait que cette dernière devait ou voulait avoir un associé du secteur privé qui était au courant de tout le projet. Mais je ne me rappelle aucunement de ce que cela ait pu jouer indûment pendant ces négociations entre nous et la Commission des ports nationaux.

M. Angus: Quelqu'un d'entre vous a dit tout à l'heure que la Commission des ports nationaux exigeait d'avoir une option d'achat et que vous avez donc dû vous-même insister sur l'option de vente. Quelle raison l'autre partie aux négociations vous a-t-elle donnée, puisque vous ne pouviez de toute évidence pas lire sa pensée?

M. Pathy: C'est difficile de s'en rappeler exactement. Je pense tout simplement que la Commission s'est dit qu'elle voulait pouvoir un jour s'accaparer 100 p. 100 du projet, si jamais elle voulait le faire. Mais elle a beaucoup insisté sur cette option d'achat et, en vérité, c'était là un des principaux points de la négociation.

[Text]

Mr. Jones: I would say that was an absolute unnegotiable point from the National Harbours Board point of view. I got the impression the government required them to have that.

Mr. Angus: One final area I would like to deal with, Mr. Chairman. Mr. Garvey, when he was here last week, indicated that he approached the board of Ridley Terminals, asked for permission to reduce his commitment to the company, he indicated, by 50% in terms of time and salary, but indicated that time only dropped by 25%. Mr. Pathy, were you a participant at the board that received his request and granted approval to reduce his commitment?

Mr. Pathy: I believe I was there; yes, sir.

Mr. Angus: Would you have voted on that matter?

Mr. Pathy: I do not recall. I assume I did vote on the issue of whether he should in fact be permitted to reduce his commitment; yes.

Mr. Angus: In his request to the board, did he indicate more than just a desire to reduce his commitment? Did he in fact indicate that he had an offer for other employment?

Mr. Pathy: No. I think quite clearly Mr. Garvey, who is a man of great integrity, felt he was being paid too much for what he was doing at that point in time on behalf of Ridley Terminals and that Ridley did not need him 100% of the time.

Mr. Angus: So what you are saying is that at no time during his presentation or the discussions was the board aware of what he might do to fill in that extra time.

Mr. Pathy: I do not recall. But if you are referring to his subsequent position with Federal Marine Terminals, I would be happy to comment on that.

• 1035

Captain Garvey was involved with Federal marine terminals for many, many years; long before Ridley Terminals came along. He left Federal marine terminals and became an independent consultant for some years, and was in Saudi Arabia and other parts of the world as well.

He then returned as non-executive President of Federal marine terminals when he came back to North America. He was on the payroll of Federal marine terminals until early in 1983, at which point he was appointed President of RTI. He was appointed President of RTI in February 1983, and he was paid by Federal marine terminals until April 30 of that year. There was a two-month termination. After that he remained President, but he was not paid by Federal marine terminals until he once again gave up his full-time job with RTI.

At no point was there any attempt to hide Captain Garvey's interest and role in participating in Federal marine terminals. I

[Translation]

M. Jones: À mon avis, du point de vue de la Commission des ports nationaux, ce n'était pas du tout négociable. J'avais la nette impression que c'était une exigence fondamentale du gouvernement.

M. Angus: Une dernière question qui m'intéresse, monsieur le président. M. Garvey, lors de sa comparution la semaine dernière, nous a dit qu'il était allé voir le conseil de direction de Ridley Terminals pour obtenir la permission de diminuer ses engagements envers la compagnie, d'après lui, de 50 p. 100 en temps et en salaire, mais que le temps n'avait diminué que de 25 p. 100. Monsieur Pathy, étiez-vous présent à la réunion du conseil qui a entendu sa demande et a consenti à la diminution?

M. Pathy: Je crois que j'y étais, oui, monsieur.

M. Angus: Et avez-vous exercé votre droit de vote sur cette question?

M. Pathy: Je ne m'en souviens pas. J'ai probablement voté à savoir si on devrait ou non lui accorder cette demande; oui.

M. Angus: Lorsqu'il a saisi le conseil de cette demande, a-t-il fait comprendre qu'il voulait un peu plus qu'une simple diminution de ses engagements? Vous a-t-il dit qu'il avait une offre d'emploi d'ailleurs?

M. Pathy: Non. Je crois très sincèrement que M. Garvey qui est un homme des plus intègre, a tout simplement cru qu'on le payait beaucoup trop pour ce qu'il faisait à l'époque pour *Ridley Terminals* et que Ridley n'avait pas besoin de ses services à plein temps ou à 100 p. 100.

M. Angus: Donc, pendant tout le temps qu'a duré ce débat ou ces pourparlers, le conseil n'avait aucune idée de ce qu'il ferait par la suite pour s'occuper pendant le temps ainsi libéré.

M. Pathy: Je ne m'en rappelle pas. Mais si vous me parlez de son poste subséquent avec *Federal Marine Terminals*, je serais heureux de vous en toucher un mot.

Le capitaine Garvey a travaillé pour *Federal marine terminals* pendant de nombreuses années; bien avant que *Ridley Terminals* n'arrive sur scène. Il a quitté *Federal marine terminals* pour se lancer comme expert-conseil pendant quelques années; il a travaillé en Arabie Saoudite et un peu partout ailleurs aussi.

Il est ensuite retourné chez *Federal marine terminals* comme président lorsqu'il est revenu en Amérique du nord. Il a été à la solde de *Federal marine terminals* jusqu'au début de 1983, lorsqu'il a été nommé président de RTI. Il a été nommé président de RTI en février 1983 et *Federal marine terminals* lui a versé sa solde jusqu'au 30 avril de cette même année. C'était ses deux mois de cessation. Il est ensuite resté à titre de président, mais *Federal marine terminals* ne lui a plus versé de solde jusqu'à ce qu'il abandonne de nouveau son emploi à temps plein chez RTI.

Il n'a jamais été question d'essayer de cacher le lien qui existait entre le capitaine Garvey et *Federal marine terminals*.

[Texte]

believe it was well known to members of the National Harbours Board that he had this position.

Mr. Angus: You are telling me throughout his full-time period with Ridley Terminals, while not an employee of Fednav or any of its companies, he retained the title of president?

Mr. Pathy: He was an unpaid president. That is right.

He retained his title of president for one simple reason, sir, and that was that Captain Garvey has a very major reputation in the port of Chicago, particularly with the labour there, who look up to him very highly. It was felt it would be useful for him to retain some ostensible position so that as far as labour was concerned, Captain Garvey was still to some extent involved. However, he had no role in the terminal, he played no part in the terminal, he was not paid by the terminal, and in fact, apart from that, there was absolutely no relationship between what FMT does and what Ridley Terminals does. So if we are looking for potential conflict, I cannot visualize any possible conflict.

Mr. Angus: How soon after the board decision to down-size his relationship was he reinstated as the President of Federal marine terminals?

Mr. Pathy: He was President of Federal marine all along. But if you are asking how soon his payment recommenced, I do not have the exact dates, but presumably after he stopped receiving that remuneration from Ridley Terminals.

Mr. Angus: Fairly simultaneously.

Mr. Pathy: Probably.

Mr. Fulton: Mr. Pathy, has Fednav made any money to date through participation in RTI?

Mr. Pathy: Excuse me. If I could just make one correction for Mr. Angus... Mr. Garvey went back on the payroll of Federal marine terminals on May 1, 1985.

The only money Fednav has made, if you could call it that, is from the commercial representation work you referred to earlier. It started out as \$100,000 a year, and it is now \$135,000 a year. However, that represents five different offices dealing on behalf of Ridley Terminals.

In our view, no, sir, we have not made money. We have actually lost money, I believe.

Mr. Fulton: My last question is on your point regarding risk. It is pointed out here that the federal government bears all of the significant risks: an equity contribution of \$23 million, a loan guarantee of \$200 million, and the potential exercise of the Fedcom put option in 1990 for recovery of its \$23 million investment, plus interest. Would you not agree that Fednav has no significant risks at this point?

Mr. Pathy: As I indicated earlier, Fednav has no significant risk, but it has no up-side whatsoever. Fednav has incurred

[Traduction]

Je crois que tous les membres de la Commission des ports nationaux savaient qu'il détenait ce poste.

M. Angus: Vous me dites que pendant toute cette période où il a travaillé à temps plein pour *Ridley Terminals* tandis qu'il n'était pas employé de Fednav ou d'une de ces compagnies, il a quand même gardé ce titre de président?

M. Pathy: Il était président sans solde. C'est exact.

Il a gardé son titre de président pour une bonne et simple raison, monsieur, c'est que le capitaine Garvey a une réputation fort enviable au Port de Chicago, surtout avec les syndicats là-bas, qui le tiennent en haute estime. On a cru qu'il serait utile pour lui de garder un poste ostensible de façon à faire voir à la partie syndicale que le capitaine Garvey était encore présent, dans une certaine mesure. Il n'avait cependant aucun rôle dans le terminal, il n'y jouait aucun rôle il n'était pas payé par *terminal* et en réalité, qui plus est, il n'y avait absolument aucune relation entre ce que fait FMT et ce que fait *Ridley Terminals*. Si on cherche un conflit d'intérêt possible, je n'en vois absolument aucun.

M. Angus: Et après que le Conseil de direction a décidé d'accorder cette diminution de ces engagements, combien de temps a-t-il fallu avant qu'il soit réintégré comme président de *Federal marine terminals*?

M. Pathy: Il a toujours été président de *Federal marine*. Mais si vous voulez savoir combien de temps il a fallu avant qu'on ne recommence à lui verser un salaire, je n'ai pas en tête les dates exactes mais, présumément, après qu'il a cessé de recevoir cette rémunération de *Ridley Terminals*.

M. Angus: À peu près simultanément.

M. Pathy: Probablement.

M. Fulton: Monsieur Pathy, Fednav a-t-il fait de l'argent jusqu'ici grâce à sa participation à RTI?

M. Pathy: Pardonnez-moi. Une petite correction pour M. Angus... On retrouve le nom de M. Garvey sur la liste de paye de *Federal marine terminals* dès le premier mai 1985.

Le seul argent que Fednav a réussi à faire, si vous voulez, c'est ce travail de représentation commerciale dont vous avez parlé plus tôt. C'était d'abord 100,000 dollars par année et c'est maintenant 135,000 dollars l'an. N'oubliez cependant pas qu'il s'agit-là de cinq bureaux différents qui travaillent pour *Ridley Terminals*.

À notre avis, monsieur, non, nous n'avons pas fait d'argent. Je crois plutôt que nous en avons perdu.

M. Fulton: Ma dernière question porte sur ce que vous dites à propos des risques courus. On dit ici que le gouvernement fédéral assume tous les risques importants: un apport de capital de 23 millions de dollars, une garantie d'emprunt de 200 millions de dollars ainsi que l'exercice possible de l'achat de vente de Fedcom en 1990 qui pourra ainsi recouvrer son investissement initial de 23 millions de dollars plus les intérêts. Ne diriez-vous pas avec moi que Fednav, jusqu'ici, n'assume pas un gros risque?

M. Pathy: Comme je l'ai dit plus tôt, Fednav ne coure pas de risques importants, mais il n'y a pas de bénéfices non plus.

[Text]

costs and as of today is out of pocket because of its costs and time for work done prior to the agreement coming into place and in fact for time that is continually spent on behalf of RTI. Furthermore, operating personnel such as Captain Garvey and others have not been available to us as a group for some time, and to that extent we have not benefited from their use.

You could say there is no financial risk to us at this time. But neither, as I said, is there any possibility of financial gain, unless we are willing to make a significant leap into a position of high risk.

• 1040

Mr. Fulton: Do you have a ballpark idea what the costs incurred to Fednav have been to this point?

Mr. Pathy: I would say in the several hundreds of thousands of dollars.

The Chairman: Thank you, Mr. Fulton, Mr. Pathy, Mr. Jones, and Mr. Robichon, who also was just indirectly involved there earlier. I want to thank you very much for appearing before us. I know it was difficult to co-ordinate all of us and all of you, but I am glad the co-ordination occurred and that you came this morning. I want to thank members for being here in attendance so we could conclude this part of the hearing. Thank you very much, gentlemen.

I was hoping this committee would switch now into a steering committee meeting to talk about some business of the committee. In view of the fact Mr. Ouellet is in Quebec City and—I am tracking him down, I am going to try to get him by phone—Mr. Benjamin is not here, and he is very involved in this discussion, I think we are going to have to get together by phone. If we can set something up at 3.30 p.m. this afternoon or whatever, I will let the members know.

This committee stands adjourned until it is next convened.

[Translation]

Fednav a pris à son compte certains frais et a dû se départir de certaines liquidités jusqu'à ce jour: il y a tous les frais, tout le temps et tout le travail consacrés aux projets avant que l'accord ne se concrétise sans oublier tout le temps que l'on continue à consacrer au projet pour RTI. De plus, notre personnel opérationnel comme le capitaine Garvey et d'autres ne sont plus à notre disposition ni à celle de notre groupe depuis un certain temps et, dans cette mesure, nous avons dû nous passer de leurs services.

On pouvait dire que nous n'avons couru aucun risque financier jusqu'à aujourd'hui. D'autre part, il n'y a pour nous aucune possibilité de gain à moins que nous ne soyons prêts à faire le grand saut et courir des risques énormes.

M. Fulton: Vous avez une idée générale de combien tout ceci a coûté à Fednav jusqu'ici?

M. Pathy: Quelques centaines de milliers de dollars, à mon avis.

Le président: Merci, M. Fulton, M. Pathy, M. Jones et M. Robichon qui a eu aussi son mot à dire un peu plus tôt. Merci d'être venus. Je sais qu'il a été difficile de coordonner vos horaires et les nôtres, mais je suis heureux qu'on ait réussi à le faire et que vous ayez pu venir ici ce matin. Merci aussi aux députés pour leur participation qui nous a permis de mettre un point final à cette partie des audiences. Merci beaucoup, messieurs.

J'espérais que notre Comité pourrait maintenant se transformer en comité de direction pour parler de nos travaux futurs. Puisque M. Ouellet est à Québec et j'essaie justement de le joindre au téléphone, que M. Benjamin n'est pas ici et qu'il s'intéresse beaucoup à la question, je crois que nous devrions essayer de nous consulter par téléphone. Si nous pouvons organiser quelque chose pour 15h30 cet après-midi ou quelque chose du genre, je vous le laisserai savoir.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Fednav Limited:

Lawrence G. Pathy, President and Chief Executive Officer;
Peter G. Jones, Executive Vice-President and Chief
Operating Officer Fedcom, Division of Fednav Limited.

TÉMOINS

De la firme Fednav Limited:

Lawrence G. Pathy, président-directeur général;
Peter G. Jones, vice-président exécutif et agent principal
d'exploitation Fedcom, division de *Fednav Limited*.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Tuesday, February 17, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le mardi 17 février 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par les entreprises extra-provinciales

APPEARING:

The Honourable John Crosbie,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable John Crosbie,
Ministre des transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

ORDERS OF REFERENCE

Wednesday, February 4, 1987

ORDERED,—That Bill C-18, An Act respecting national transportation, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

Wednesday, February 11, 1987

ORDERED,—That Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings, be referred to the Standing Committee on transport.

ATTEST

MICHAEL B. KIRBY

For the Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Le mercredi 4 février 1987

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, soit déferé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le mercredi 11 février 1987

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales, soit déferé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Pour le Greffier de la Chambre des communes

MICHAEL B. KIRBY

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 17, 1987
(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Member present: Ross Belsher.

In attendance: David Cuthbertson, Committee Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Committees and Private Legislation Branch:* Francine Lachapelle, Committee Clerk.

Appearing: Hon. John Crosbie, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; Margaret Bloodworth, Economic Regulatory Reform. David Kilgour, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

The Orders of Reference being read as follows:

Ordered,—That Bill C-18, An Act respecting national transportation, be referred to the Standing Committee on Transport.

Ordered,—That Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings, be referred to the Standing Committee on Transport.

By unanimous consent, the Committee commenced consideration of both Orders of Reference concurrently, for the purposes of hearing evidence.

Pursuant to Standing Order 114(1), consideration of Clause 1 of each bill was postponed.

On Clause 2 of Bill C-18 and Clause 2 of Bill C-19

The Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 6:30 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Donald G. Reid

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 FÉVRIER 1987
(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 33, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autre député présent: Ross Belsher.

Aussi présents: David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité. *De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Direction des comités et de la législation privée:* Francine Lachapelle, greffier de Comité.

Comparaît: L'honorable John Crosbie, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination; Margaret Bloodworth, Réforme des règlements économiques. David Kilgour, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Lecture des ordres de renvoi est donnée en ces termes:

Il est ordonné,—Que le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, soit déféré au Comité permanent des transports.

Il est ordonné,—Que le projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales, soit déféré au Comité permanent des transports.

Par consentement unanime, le Comité entreprend d'étudier simultanément les deux ordres de renvoi en prévision des témoignages.

En vertu de l'article 114(1) du Règlement, l'étude de l'article 1 de chacun des projets de loi est reportée.

Article 2 du projet de loi C-18 et article 2 du projet de loi C-19

Le Ministre fait une déclaration, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

À 18 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Donald G. Reid

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, February 17, 1987

• 1532

The Chairman: Colleagues, I see a quorum. The reason we are here this afternoon is to hear evidence and, in particular, to hear the Minister. We want to welcome the Minister of Transport on his appearance here today on Bill C-18 and Bill C-19.

Both of these bills have been referred to the Standing Committee on Transport, and the Chair is going to consider the two bills together. Basically, it is the National Transportation Act and the amendments thereto. I think they are companion pieces of legislation so we are not going to get hung up on any sticky points of procedure on that.

We are under a tight schedule today. As members know, we are here today just to hear the Minister. It was the considered opinion, because of certain arrangements that were made to get the bill out of the House and other considerations, that we would not hear any more witnesses the rest of this week.

I would like to welcome you, Mr. Minister, and let you carry the day in your own inimitable style. Perhaps you could give an overview of the National Transportation Act, Bill C-18 and Bill C-19, where you see some of the issues, and what you would like this committee to do. Then it is up to us to decide whether we can do it; if we can or want to do it.

Hon. John Crosbie (Minister of Transport): Mr. Chairman, I am pleased, of course, to appear before the committee as you begin these hearings. The members of your committee are already familiar with these reforms. You made recommendations on the *Freedom to Move* white paper. You played a major role, as a matter of fact, in shaping the policy on which the legislation was based. And I want to point out that the policy was also shaped through over 500 consultations that have been held coast to coast since the process began in July 1985.

I ask you to remember that if anyone suggests this has been rushed, or there has not been sufficient consultation.

• 1535

As you know, the legislation has passed second reading, or approval in principle, and now we are calling on the committee to play a major role in considering the legislative means by which the policy is going to be implemented. Undoubtedly you are going to find provisions means in the suggested legislation that require clarification. You may discover there have to be adjustments to avoid unintended effects. I welcome the positive contribution I know this committee is going to make.

Just before I take your questions, let me outline very briefly the principles underlying the bill and my response to some of

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 17 février 1987

Le président: Chers collègues, nous avons le quorum. Nous sommes réunis cet après-midi pour entendre des témoignages, et particulièrement pour entendre le ministre. Souhaitons la bienvenue au ministre des transports qui est ici aujourd'hui pour discuter des projets de loi C-18 et C-19.

Ces deux projets de loi ont été référés au Comité permanent des transports, et nous les étudierons simultanément. Il s'agit essentiellement de la loi nationale sur les transports et de modifications y affaissant. Les deux projets de loi vont ensemble, alors je ne vois pas l'utilité de soulever des questions de procédure à ce propos.

Aujourd'hui, nous avons un programme chargé, et vous savez que nous sommes là pour entendre le ministre. Il a été convenu, à la lumière de certaines mesures prises pour libérer la Chambre de ces projets de loi et d'autres considérations, que nous n'entendrions pas d'autres témoins cette semaine.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue, et je vous invite à amorcer la discussion dans le style qui vous est propre. Vous pourriez peut-être nous donner un aperçu général de la loi nationale sur les transports, des projets de loi C-18 et C-19, nous expliquer quelques-uns des problèmes et nous dire ce que vous attendez du Comité. Ensuite, il nous appartiendra de décider si nous pouvons faire ce que vous attendez de nous, ou si nous voulons le faire.

L'honorable John Crosbie (ministre des transports): Monsieur le président, je suis heureux, bien sûr, de comparaître devant le Comité à l'amorce de ces audiences. Les membres de votre Comité sont déjà au courant des réformes. Vous avez formulé vos recommandations sur le livre blanc *allez sans entraves*. En fait, vous avez joué un rôle de première importance dans l'élaboration de la politique qui sous-tend la loi. Et je tiens à souligner que la politique est également le fruit de plus de 500 consultations qui ont eu lieu d'une extrémité à l'autre du pays depuis le début des audiences en juillet 1985.

Je tiens à vous le rappeler, au cas où quelqu'un dirait qu'on précipite les choses ou qu'il n'y a pas eu suffisamment de consultations.

Comme vous le savez, la loi a été adoptée en deuxième lecture, ou approuvée en principe, et maintenant, nous demandons au Comité de jouer un rôle important dans l'étude des mesures législatives régissant l'application de la politique. Vous trouverez sans doute, dans ces projets de loi, des dispositions qui nécessiteront des éclaircissements. Vous trouverez peut-être des modifications à faire pour éviter des effets imprévus. Je sais que je peux compter sur la contribution du Comité dans cet exercice.

Avant de répondre à vos questions, j'aimerais vous exposer très brièvement les principes qui soutiennent le projet de loi, et

[Text]

the concerns expressed at second reading. It will not take very long.

The reforms are needed, in our view, because the existing economic regulatory scheme for transportation, which was introduced over 20 years ago, now impedes rather than encourages economic growth. It is our view that competition is stifled, that the regulatory process has become too cumbersome, too time-consuming, and too costly, and that the marketplace is demanding that economic regulation catch up with reality. That is what we are attempting to do here.

Transportation costs are crucial to an enterprise's viability, especially in the face of sustained international competition. On average, transportation represents 6% of the total cost of Canadian products. In the resource area, coal, pulp and paper, potash, and so on, the average is a lot higher, as you know—20% to 30%—and at the extreme, almost half the cost of certain exports of coal.

So the new policy is based on competition, on efficiency, on getting the best service for the best price for passengers and shippers. The new freedom to move, we believe, will help maintain and protect jobs in industries all across Canada.

But the legislation is not simply deregulation. We believe it to be a balanced package, with protection for the public interest where that is really necessary and needed. One example of that is the special regime for air services to northern communities, which was added on the recommendation of your committee. Similarly, if an essential air service anywhere in Canada would otherwise be abandoned, the government could subsidize that service on a tender basis so as to maintain it. That is in the bill. We are not abandoning anyone anywhere if the service is essential.

Recognition of special regional characteristics is an illustration of how the bill has been tailored to fit our needs in the mid-1980s. That is one of the reasons we say this is a made-in-Canada policy.

Freedom to Move is about economic regulatory reform, but as Minister of Transport, I am also responsible for the regulation of safety. As Mr. Mazankowski made clear—and it is the hope I have as well—safety continues to be the number one priority. No step in economic regulatory reform has compromised safety—no step—nor will the government permit such a thing to occur. We have acted to improve air safety. Parliament approved major amendments to the Aeronautics Act in 1985. These are being implemented, and I would like the committee to note, more safety inspectors have been hired. Also in 1985, we put in place regulations finally to implement the Transportation of Dangerous Goods Act.

[Translation]

répondre à certaines questions soulevées en deuxième lecture. Cela ne prendra pas beaucoup de temps.

À notre avis, les réformes s'imposent parce que la réglementation économique existante en matière de transport, laquelle remonte à il y a plus de 20 ans, nuit à la croissance économique, plutôt que de l'encourager. Nous estimons que la concurrence est étouffée, que le processus de réglementation est trop encombrant, trop fastidieux et trop coûteux, et que le marché exige que la réglementation économique corresponde à la réalité. C'est ce que nous tentons de faire ici.

Les coûts de transport sont d'une importance primordiale pour la viabilité d'une entreprise, spécialement face à la concurrence internationale soutenue. En moyenne, les coûts de transport représentent 6 p. 100 du coût global des produits canadiens. Dans le secteur des ressources—charbon, pâtes et papiers, potasse, etc.—la moyenne est beaucoup plus élevée, c'est-à-dire entre 20 et 30 p. 100, et même presque 50 p. 100 du coût du charbon destiné à certains marchés d'exportations.

La nouvelle politique est donc axée sur la concurrence, l'efficacité, et les meilleurs services qui soient sous le rapport qualité-prix, pour les voyageurs et les expéditeurs. Nous estimons que la nouvelle politique de transport sans entraves contribuera à assurer le maintien et la protection d'emplois dans les industries partout au Canada.

Mais la loi ne se traduit pas uniquement par la déréglementation. Il s'agit d'une série de mesures équilibrées assurant la protection de l'intérêt public lorsque cela s'impose. À titre d'exemple, on a prévu un régime spécial pour les services aériens dans les collectivités du nord, suite à une recommandation de votre Comité. De plus, tout service de transport aérien essentiel de n'importe où au Canada qui risque d'être abandonné sera subventionné par le gouvernement suite à un appel d'offres. Cela est prévu dans le projet de loi. Nous n'abandonnerons personne, nulle part, si le service est essentiel.

La reconnaissance de particularités régionales illustre bien comment le projet de loi a été conçu de manière à répondre à nos besoins du milieu des années 1980. C'est, entre autres raisons, ce qui nous permet de dire qu'il s'agit d'une politique faite au Canada.

Le rapport *Aller sans entraves* porte sur la réforme de la réglementation économique, mais en tant que ministre des transports, je suis également chargé de la réglementation de la sécurité. Comme M. Mazankowski l'a fait valoir—et j'espère que j'ai été aussi clair—la sécurité constitue toujours la principale priorité. Aucune mesure de réforme de la réglementation économique ne se fera au détriment de la sécurité—aucune mesure—le gouvernement ne le permettra pas. Nous avons pris des mesures pour améliorer la sécurité de l'air. En 1985, le Parlement a approuvé d'importants amendements à la loi sur l'aéronautique. Les modifications ont été mises en oeuvre, et je tiens à signaler au Comité que nous avons embauché un plus grand nombre d'inspecteurs de sécurité. Nous avons en outre finalement établi en 1985 des règlements aux fins de l'application de la loi sur le transport des marchandises dangereuses.

[Texte]

I will introduce a new Rail Safety Act before we adjourn for the summer, which will replace parts of the Railway Act. I have announced that the new Transportation Accident Investigation Board, modelled on the present Canadian Aviation Safety Board, will be established to investigate accidents in all modes of transport regulated by the federal government. As for trucks and buses, last October the federal and provincial Ministers of Transport endorsed a uniform national safety code, and that is targeted to be implemented in January 1988.

So the government has been active and has taken the initiative to improve safety in all modes of transportation.

Turning for a moment to rail... under the proposed legislation, railways and shippers for the first time will be permitted to negotiate confidential contracts. That will give them the opportunity to arrive at rates and services reflecting the particular situation of a shipper. It will also enable the railways to compete effectively with U.S. railroads for trans-border traffic. You do not hear the railways mention that very much. It will give the railways a greater opportunity to win back the traffic they have lost over the past decade in commodities that traditionally move by rail—coal, potash, lumber, and pulpwood.

• 1540

Mr. Chairman, shippers that are captive to one railway want and should have the right to bargain on rates and services like other shippers. Those captive shippers have no effective recourse under the existing law. This legislation is designed to give them that right. That is why we are including competitive access provisions in the new legislation, to bring the benefits of competition to captive shippers.

I also refer to the provisions for interswitching, which was first introduced in 1904, and terminal running rights, which were suggested by CP Rail. Of course, the third competitive access provision is the competitive line rates now in the legislation. The railways say they will be in financial difficulty as a result of these competitive access provisions.

I am committed to a viable railway industry without which we could not get many of our products to market. I am convinced, however, that we can have both competitive access for shippers and financial viability for Canadian railways. We believe the bill strikes the right balance. These are important issues and I look forward to your consideration of them.

With respect to the Motor Vehicle Transport Act, there is contention that Bill C-19 will result in an influx of U.S. truckers into the Canadian market. With respect to transport, or trucking, the market has already been opened up to a large degree. Since 1980 about 2,000 licences have been issued to U.S. carriers, and 1,000 U.S. licences have been issued to Canadians. Competition from U.S. truckers is not new.

[Traduction]

Je présenterai avant l'ajournement de l'été une nouvelle loi sur la sécurité des chemins de fer, laquelle remplacera des parties de la loi sur les chemins de fer. J'ai annoncé que le nouvel office d'enquête sur les accidents de transport, conçu selon le modèle de l'Office canadien de sécurité aérienne, sera chargé de faire enquête sur les accidents dans tous les modes de transports réglementés par le gouvernement fédéral. Pour les camions et autobus, les ministres des transports fédéral et provinciaux se sont entendus en octobre dernier sur un code de sécurité nationale uniformisé, lequel devrait entrer en vigueur en janvier 1988.

Le gouvernement a donc pris des initiatives pour améliorer la sécurité dans tous les modes de transports.

Au chapitre des chemins de fer, maintenant... En vertu du projet de loi, les chemins de fer et les expéditeurs pourront pour la première fois négocier des contrats confidentiels. Cela permettra d'établir des tarifs et des services reflétant la situation particulière d'un expéditeur. Cela permettra également aux chemins de fer de concurrencer efficacement les chemins de fer américains pour le transport trans-frontalier. Les chemins de fer n'en parlent pas tellement. Les chemins de fer auront ainsi plus de chance de reprendre les marchés qu'ils ont perdus au cours de la dernière décennie pour le transport de marchandises comme le charbon, la potasse, le bois d'oeuvre et les pâtes à papier.

Monsieur le président, les expéditeurs captifs d'un chemin de fer souhaitent et devraient avoir le droit de négocier les tarifs et les services au même titre que tous les autres expéditeurs. Les premiers n'ont aucun recours efficace en application de la loi existante. Le projet de loi leur confère ce droit. C'est pourquoi la nouvelle loi renferme des dispositions favorisant la concurrence, pour que les expéditeurs captifs puissent tirer profit de la concurrence.

Il est également question de dispositions concernant les changements de voies, lesquels ont d'abord été établis en 1904, de même que de droits d'exploitation des terminaux, suite aux recommandations de CP Rail. La loi renferme maintenant une troisième disposition concernant la concurrence et qui porte spécifiquement sur les tarifs de ligne. Les chemins de fer disent que ces dispositions leur causeront des difficultés financières.

Je tiens à ce que nous ayons une industrie des chemins de fer viable, sans laquelle beaucoup de nos produits ne sauraient atteindre les marchés. Je suis convaincu, cependant, que nous pouvons assurer à la fois la possibilité de concurrencer aux expéditeurs et la viabilité financière des chemins de fer canadiens. Nous estimons que le projet de loi établit un juste équilibre. Ces questions sont importantes, et il me tarde que vous les étudiez.

En ce qui concerne la Loi sur le transport par véhicule à moteur, certains prétendent que le projet de loi C-19 provoquera une affluence de camionneurs américains sur le marché canadien. À propos du transport, ou du camionnage, il faut dire que le marché est déjà ouvert dans une large mesure. Depuis 1980, environ 2,000 licences canadiennes ont été délivrées à des transporteurs américains, contre 1,000 licences

[Text]

Canadian truckers have done well in the transborder market. We do not think the proposed reforms will change that.

As for U.S. firms establishing operations in Canada, they can do that now, and a number have done so. There is no reason to believe the Canadian-owned firms will be unable to compete with new American-owned firms. With respect to takeovers by U.S. firms of Canadian firms, that will continue to be subject to regulatory controls, both under the National Transportation Act and the Investment Canada legislation. Mr. Chairman, remember that if any firm, whatever its ownership, engages in predatory pricing, it will be subject to the restraints and penalties in the new Competition Act.

The trucking industry sought a transition period to minimize costs and the pace of change. That is why for three years a reverse onus public interest test will apply to the entry of new carriers and the expansion of existing route networks.

As you know, Bill C-19 is the result of a historic agreement on regulatory reform that was reached by the provinces, the territories, and the Government of Canada in February 1985. I will be meeting again with provincial and territorial Transport Ministers in March, the commitment I gave them several months ago. I said that I would meet with them after your committee had commenced its study of this bill and its hearing of witnesses, so that I could again get their views. They will be following the proceedings here very closely, I am sure. At that time I am sure the transition period, among other matters, will be raised. I will discuss it with them in the light of the evidence that this committee has received.

In closing, I want to remind the members of the committee that the *Freedom to Move* legislation simply continues and strengthens the process of regulatory reform already well under way in Canada. It started with trucking in 1980, seven years ago, and it picked up speed with air in 1983. In other words, all of this commenced in those areas before the new administration took over. Those reforms have gone just about as far as they can under the current law. These two bills are to ensure that we do not slip back into the pattern of over-regulation, which we are already well on the way to leaving behind.

Now Mr. Chairman, my officials will assist this committee in any way they can to supplement the work of your own experienced staff. My Parliamentary Secretary is with me today. He shepherded these bills through second reading. The member for Edmonton—Strathcona has agreed to keep me up to date on your work and keep in liaison with you.

[Translation]

américaines à des Canadiens. La concurrence des camionneurs américains n'a rien de neuf. Les camionneurs canadiens se débrouillent bien sur le marché transfrontalier. Nous ne croyons pas que les réformes proposées y changeront quoi que ce soit.

Quant aux entreprises américaines au Canada, il y en a déjà un certain nombre qui se sont établies. Il n'y a pas de raison de croire que les entreprises canadiennes ne pourront concurrencer les nouvelles entreprises américaines. Les acquisitions d'entreprises canadiennes par des entreprises américaines continueront d'être assujetties à la réglementation découlant et de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les investissements au Canada. Monsieur le président, je vous rappelle que, indépendamment de qui en sont les propriétaires, toute entreprise qui pratique des prix abusifs sera assujettie aux contraintes et aux peines prévues dans la nouvelle Loi sur la concurrence.

L'industrie du camionnage a demandé que soit établie une période de transition afin de minimiser les coûts et de pouvoir s'adapter aux changements. Ainsi, pendant trois ans, le critère de l'intérêt public s'appliquera à l'arrivée sur le marché de nouveaux transporteurs et à l'expansion des réseaux routiers existants.

Comme vous le savez, le projet de loi C-19 est le fruit d'un accord historique concernant la réforme de la réglementation qui est intervenu entre les provinces, les territoires et le gouvernement du Canada en février 1985. Je rencontrerai de nouveau les ministres des Transports provinciaux et territoriaux en mars, tel que je m'y suis engagé il y a plusieurs mois. J'ai dit que je les rencontrerais une fois que votre Comité aurait commencé à étudier le projet de loi et à entendre des témoins, pour qu'ils puissent me faire part de nouveau de leurs points de vue. Je suis convaincu qu'ils suivront vos délibérations très attentivement. Je suis sûr qu'à la prochaine réunion des ministres des Transports, il sera notamment question de la période de transition. J'en discuterai avec eux à la lumière des témoignages qu'aura reçu le Comité.

En conclusion, je tiens à rappeler aux membres du comité que la loi issue de *Aller sans entraves* permet de poursuivre et de renforcer la réforme de la réglementation déjà bien amorcée au Canada. La réforme a été entreprise dans le camionnage en 1980, il y a sept ans, puis elle s'est poursuivie dans le transport aérien en 1983. En d'autres termes, les réformes se sont amorcées avant l'arrivée de notre gouvernement au pouvoir. Elles en sont maintenant à peu près à la limite de ce qu'il est possible de faire en application de la loi en vigueur. Les deux projets de loi visent à nous assurer que nous ne retomberons pas dans un régime de réglementation excessive, régime que nous sommes déjà bien en voie de remplacer.

Maintenant, monsieur le président, mes fonctionnaires sont à la disposition de votre comité et sont prêts à prêter leur concours au personnel compétent qui vous entoure. Mon secrétaire parlementaire est à mes côtés aujourd'hui. C'est lui qui s'est occupé de faire adopter les projets de loi en deuxième lecture. Le député d'Edmonton—Strathcona a convenu de me tenir au courant de vos travaux et de demeurer en rapport avec vous.

[Texte]

• 1545

I also have with me today Mr. Nick Mulder, the Assistant Deputy Minister for Policy; Margaret Bloodworth; Jim Miller; and Dick Welsh. They are needed, of course, to help me answer your questions. I do not pretend, Mr. Chairman, to be able to give you chapter and verse on every detail in connection with the bill, so I will be appealing to them for help from time to time.

The members of the committee have already been provided with a detailed set of briefing materials, and today we are adding executive summaries of seven major studies prepared for your reference as you consider the legislation. Mr. Mulder will tell you more about those studies a little later. We cannot give you the full text today, because the full text is still being translated. The full text will be provided to you very soon.

Mr. Chairman, those are my opening remarks. I cannot stay any longer than 6.30 p.m. I hope that will suffice. I have to go to another meeting after that.

As far as I am concerned, in connection with the two bills now before you, there is nothing cut and dried about them. The principles have been adopted. I know some parties in the transportation industry have concerns. I know it is difficult, that any change in the status quo is difficult for those involved to accept. It is naturally going to worry them and concern them. They are doing all right under the present structure; they do not want to risk changes, but we believe the risks involved and changes we are proposing are well worth it. There will be great benefits for the country. But none of this is set in concrete, and I am more than willing to listen to the advice of members of this committee, or the majority, on a number of these contentious areas. I think you have a heavy responsibility here.

You, as far as I am concerned, will be participating in the policy process. If you think that anyone who appears before the committee has seriously made a point that needs to be dealt with, then we will certainly consider your position, and if amendments are needed we will assist in drafting any amendments that might be needed. That is the way we hope to approach it.

This is too important to be stubborn or headstrong about it just because it is a bill we have preferred. I look forward to the process and hope you will have successful sessions; and I will try to answer any questions you might have.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, for being rather short and succinct on this very important legislation.

Just to clarify the record before I throw it open to questions, the seven executive summaries you refer to, are these the seven that are in this black folder, entitled "Subject-matter Briefing Notes; Clause-by-Clause Analysis; Bus Transportation, Trucking; Interprovincial Trucking, Exemptions and Enforcement, Consequential Amendments, and Coming Into Force"? If they are not, I want to clarify what those seven executive summaries are while someone is here who knows what they

[Traduction]

J'ai également à mes côtés aujourd'hui M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint à la politique; Margaret Bloodworth; Jim Miller; et Dick Welsh. J'aurai évidemment besoin d'eux pour m'aider à répondre à vos questions. Je n'ai pas la prétention, monsieur le président, de pouvoir vous expliquer en détail tout ce qui a trait au projet de loi, et je ferai appel à leurs services de temps à autre.

Les membres du comité ont déjà reçu une série de documents d'information, et aujourd'hui, nous vous remettons des résumés de sept grandes études que vous pourrez consulter au cours de l'examen des projets de loi. M. Mulder vous donnera plus de détails sur ces études un peu plus tard. Nous ne pouvons pas vous en remettre le texte intégral aujourd'hui, parce qu'il est en train d'être traduit. Vous recevrez les études intégrales très bientôt.

Monsieur le président, j'ai terminé mes remarques liminaires. Je ne peux pas rester après 18h30. J'espère que cela suffira. Je dois me rendre à une autre réunion.

Je dois vous signaler que les deux projets de loi que vous avez devant vous ne sont pas immuables. Ils ont été adoptés en principe. Je sais que certains intervenants de l'industrie des transports ont des préoccupations. Je sais que c'est difficile: l'industrie a de la difficulté à accepter tout changement au statu quo. Elle aura naturellement des craintes et des préoccupations. Elle se débrouille bien dans le système actuel; elle ne veut pas prendre de risques avec des changements, mais nous estimons que les risques et les changements que nous proposons en valent la peine. Le pays en tirera grandement profit. Mais il n'y a rien de coulé dans le béton, et je suis plus que disposé à écouter ce que les membres du Comité, ou ce que la majorité a à dire sur un certain nombre de questions litigieuses. Je pense que vous avez une lourde tâche à accomplir.

J'estime que vous avez un rôle à jouer dans l'établissement de la politique. Si vous jugez qu'une question d'un de vos témoins mérite qu'on s'y attarde, nous considérerons certainement votre position, et s'il faut apporter des amendements, nous vous aiderons à les rédiger. Voilà comment nous espérons voir les choses se dérouler.

Cette réforme est trop importante, et ce n'est pas parce que nous avons présenté ce projet de loi que nous devons nous entêter à ne vouloir rien n'y changer. J'ai hâte que vous l'examiniez, et j'espère que vos travaux seront fructueux; et maintenant j'essaierai de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur le ministre pour votre bref et succinct exposé sur cette loi très importante.

Je voudrais des éclaircissements pour le compte rendu, avant d'amorcer la période des questions. Est-ce que les sept résumés dont vous avez parlé sont ceux que nous retrouvons dans le classeur noir intitulé «notes d'information; analyse article par article; transport par autocar, camionnage; camionnage interprovincial; exemption et contrôle d'application; modifications consécutives; et effets»? Si ce n'est pas ça, j'aimerais qu'on me dise quels sont ces sept résumés pendant qu'il y a

[Text]

are, even though I appreciate we will get the full summary later once it is translated.

Mr. N. Mulder (Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Mr. Chairman, we provided to the members a clause-by-clause briefing book that describes the main elements of the bill, and that is one that you, Mr. Chairman, were referring to. In addition, we are now providing to the clerk the executive summaries, English and French, of seven out of the ten studies we started late last year. Those seven studies deal with various aspects of the regulatory regime, and the three other executive summaries will be out in the next two or three weeks, and a full report will be out once we get the translation done during March.

The Chairman: Because I know time is of the essence here, I want to throw it open to questions. Mr. Robichaud.

• 1550

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord souhaiter la bienvenue au ministre. Nous entreprenons l'étude des deux projets de loi C-18 et C-19 qui sont d'une importance capitale pour toute l'industrie canadienne. Comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, l'industrie dépend énormément d'un système de transport efficace. Vous avez dit que des changements s'imposaient. Je suis bien d'accord avec vous, car aucun changement n'a été fait depuis déjà 20 ans.

Je veux poser au ministre une question sur le développement régional. Il a eu l'occasion d'en parler avec mon collègue, et, à ce moment-là, sa réponse avait été négative, mais je me dis que la nuit porte parfois conseil.

La politique nationale des transports est énoncée à l'article 3 du projet de loi C-18. On y dit entre autres:

d) les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional;

Les premiers ministres des Maritimes ont reconnu l'importance du transport dans le développement économique régional, comme l'ont d'ailleurs fait plusieurs intervenants lors du débat à la Chambre. Les premiers ministres des Maritimes aimeraient que ce projet de loi comporte une disposition accordant la préséance au développement régional sur la viabilité d'un service. Également, les gens de l'*Atlantic Provinces Transportation Commission* ont présenté un mémoire à la «Conférence focus sur l'Atlantique» à laquelle le ministre y assistait.

Je disais au début que le ministre avait dit qu'il n'était pas d'accord avec les premiers ministres des provinces de l'Atlantique, mais il a clairement indiqué tout à l'heure que sa position *was not cast in concrete*. Il y a certainement place pour des changements. Le ministre est-il prêt à prendre en considération l'inclusion d'une disposition donnant préséance au développement régional sur la viabilité du service?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, for the first time in transportation legislation there is commitment that transportation is recognized as a key to regional economic development. That is

[Translation]

quelqu'un ici, même si j'ai bien compris que nous recevrons les études complètes une fois qu'elles seront traduites.

M. N. Mulder (sous-ministre adjoint, politique et coordination, ministère des Transports): Monsieur le président, nous avons remis aux députés un document d'information détaillé sur chaque article du projet de loi, et c'est ce document-là que vous avez en main. De plus, nous avons remis au greffier des résumés, en anglais et en français, de sept études sur dix que nous avons commencées vers la fin de l'année dernière. Ces sept études portent sur différents aspects du régime de réglementation, et les trois autres résumés seront prêts dans deux ou trois semaines. Vous recevrez aussi un rapport complet qui sera traduit au mois de mars.

Le président: Je sais que le temps presse, j'ouvre donc la période des questions. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I would like, first of all, to welcome the Minister to our committee. We are about to begin our study of Bills C-18 and C-19, which are of cardinal importance for Canadian industry as a whole. As you said so yourself, Mr. Minister, industry is greatly dependent upon the availability of an efficient transportation system. You stated that the changes you have announced were imperative. I am in full agreement with you, because there have been no changes for the past 20 years.

I would like to ask the Minister a question concerning regional development. You had the opportunity of discussing the matter with my colleague, but at the time, the answer you gave was no. I am asking you the question one more time because I know it is sometimes helpful to sleep on things.

Your national transportation policy is set out in section 3 of Bill C-18, where it is stated, among other things, and I quote:

(d) transportation is recognized as a key to regional economic development;

The premiers of the Maritime provinces have long recognized the importance of transportation to regional economic development, as have a good many of those who spoke out during the debate in the House. The premiers of the Maritime provinces would like to see included in this bill a provision granting regional development precedence over service viability. Representatives of the Atlantic Provinces Transportation Commission also presented a brief on this matter at the Focus on the Atlantic Conference that the Minister attended.

I said at the beginning that the Minister had stated that he was not in agreement with the premiers of the Atlantic provinces, but he clearly indicated earlier on that his position was not cast in concrete. There is certainly room for change. Is the Minister willing to study the possibility of including a provision which would grant precedence to regional development over service viability?

M. Crosbie: Monsieur le président, c'est la première fois que dans le cadre d'un projet de loi en matière de transport on reconnaît que le transport est un élément clé dans le développe-

[Texte]

already in section 3(d) of the new National Transportation Act which provides that one of the conditions of national transportation policy will be that transportation is recognized as a key to regional economic development.

That is an important step forward which was not taken by any of our predecessors. That is not a condition to be taken lightly and is not a condition that is meaningless, because the legislation directs that this be recognized. That means that all major regulatory decisions of the new National Transportation Agency are committed to this principle and it has to be applied in their decisions whenever it makes a decision on what is in the public interest. That provision, or that condition, will also cover all actions of the government, including its policy directions to the new agency, and will have to be recognized.

The legislation is to provide a more competitive and efficient system, and if that is what it does, then it will help every region in the country. There is no way we can help the country if we are not going to have a more competitive and efficient system. Without the best and lowest-cost transportation system, no region can prosper.

• 1555

We believe we have gone as far as possible or reasonable in the bill, and we do not see the objectives of regional economic development and commercial viability as being conflicting. We think they are complementary. How can you have regional economic development if you do not have a competitive and efficient system of transportation in the region? If it is an inefficient system, an uneconomic system that has to be subsidized, all commercial considerations cast aside, how can this help the regional economic development of that region?

I think this is a major step forward. I do not see that we can just put this in juxtaposition with commercial viability and say commercial viability must give way to some concept of regional economic development.

I would like, finally, to point out that our Constitution was amended in 1982 to state Parliament and the legislatures and so on are committed to promote equal opportunities for the well-being of Canadians, they are committed to further economic development, to reduce disparity and opportunities, and to provide essential public services of reasonable quality to all Canadians. We are still committed to do all of that in the terms of the Constitution, and even further committed now in transportation policy, if this bill is passed, to recognize transportation as a key to regional economic development.

In addition, how else does the proposed legislation help in that area? It provides competitive rail access provisions to help

[Traduction]

ment économique régional. C'est en effet ce qu'énonce le paragraphe d) de l'article 3 du projet de loi visant la Loi nationale sur les transports qui prévoit que la politique nationale en matière de transport repose sur la reconnaissance des transports comme un facteur primordial du développement économique régional.

Il s'agit là d'un important pas en avant qu'aucun de nos prédécesseurs n'aura jamais fait. Ce n'est pas une condition à prendre à la légère; ce n'est pas une condition qui est vide de sens. En effet, le projet de loi stipule que cela doit être reconnu. Cela signifie que toutes les importantes décisions en matière de réglementation que prendra le nouvel Office national des transports devront s'aligner sur ce principe, qui devra intervenir, donc, chaque fois que l'Office devra trancher sur une question d'intérêt public. Cette disposition, ou plutôt cette condition, couvrira également toutes les mesures prises par le gouvernement, y compris les ordres ou les recommandations en matière de politiques qu'il transmettra au nouvel Office, et il faudra qu'elle soit reconnue en ce sens.

Le projet de loi a pour objet d'instaurer un système plus concurrentiel et plus efficace, et si cet objectif est réalisé, alors cela aidera toutes les régions du pays. Nous ne pourrions aucunement aider le pays si nous ne permettons pas au système de devenir plus concurrentiel et plus efficace. En l'absence d'un système de transport qui soit le meilleur et qui soit le moins coûteux, aucune région ne peut prospérer.

Nous pensons que nous sommes allés le plus loin possible dans les limites de ce qui est raisonnable, dans le projet de loi, et nous ne pensons pas que les objectifs en matière de développement économique et régional et de viabilité commerciale soient contradictoires. Bien au contraire, nous croyons qu'ils sont complémentaires. En effet, comment assurer le développement économique d'une région si cette région ne jouit pas d'un système de transport concurrentiel et efficace? Si le système est inefficace ou s'il n'est pas rentable et qu'il doit être subventionné, toutes considérations commerciales mises à part, comment cela peut-il favoriser de développement économique de la région?

Je pense que ce projet de loi constitue un important pas en avant. Je ne vois pas comment l'on pourrait juxtaposer cela à la viabilité commerciale et dire que cette dernière doit céder en faveur du développement économique régional.

J'aimerais enfin souligner que la Constitution a été modifiée en 1982 afin qu'il soit bien clair que le Parlement et les législatures, etc... , s'engagent à promouvoir l'égalité des chances de tous les Canadiens dans la recherche de leur bien-être, favoriser le développement économique pour réduire l'inégalité des chances et fournir à tous les Canadiens à un niveau de qualité acceptable, les services publics essentiels. Nous avons donc déjà pris cet engagement en vertu de la Constitution et si le projet de loi est adopté, nous reconnaitrons par ailleurs que les transports sont un facteur primordial du développement économique régional.

Que prévoit le projet de loi outre cela? Il prévoit des prix de ligne concurrentiels, ce qui aidera les expéditeurs captifs. Cela

[Text]

captive shippers. That is going to help in particular the western region of this country, and it will also help, I think, the Atlantic provinces. We are also providing a special provision here for northern air service regulations, to help the northern and remote parts of the country. So that is further assistance to the regions. Any decisions to abandon branch lines have to reflect the fact that under certain conditions, including impact on a large region, branch lines cannot be abandoned. And the reverse-onus test for trucking takes into account impacts on the community and the region.

I want to point out too, because my questioner is from Atlantic Canada, the proposed legislation will not affect ongoing freight rate subsidies, such as the At and East subsidy. It does not affect the MFRAA or the ARFA, and it does not affect the WGTA grain transportation payments. So we are already recognizing a huge number of regional considerations in the bill; and I might point out that the DRIE ERDA agreements, the proposed new Atlantic Canada Opportunities Agency, and so on—all of these programs are going to continue. So I think the point is adequately met.

M. Robichaud: Le ministre est en train de rejeter les arguments de personnes qui se préoccupent beaucoup du développement des régions éloignées. Je parle des premiers ministres des provinces de l'Atlantique.

Vous avez dit, monsieur le ministre, que le développement de nos industries dépendait d'un bon système de transport. Je suis d'accord, mais un bon système de transport doit avoir des matériaux à transporter et peut dépendre du volume et des distances, ce qui est d'un intérêt primordial pour les gens de chez nous. Étant donné que vous venez de Terre-Neuve, vous savez que nous devons expédier sur de longues distances tout ce que nous fabriquons. Par exemple, le poisson transformé doit être expédié sur le marché américain. Vous dites qu'un bon système doit être concurrentiel et efficace, et tout le monde est bien d'accord. Cependant, il arrive souvent, dans les provinces de l'Atlantique, que les services ne sont pas viables. Est-ce qu'on va tout simplement laisser ces services disparaître? C'est ce qui va arriver s'il n'y a pas dans la Loi nationale sur les transports une disposition nous garantissant l'accès au marché.

• 1600

Vous semblez rejeter l'argument des premiers ministres et même d'experts en la matière. On devrait trouver une façon quelconque de protéger nos industries et nos transporteurs.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, this is what the bill is designed to do. This bill is designed to help industry and the shipper. The transportation system surely exists to serve shippers and

[Translation]

sera très utile dans l'ouest du pays et il me semble que cela améliorera également la situation dans les provinces de l'Atlantique. Le projet de loi contient également une disposition spéciale applicable aux règlements en matière de services aériens dans le Nord, et cette disposition aidera les gens qui vivent dans le Nord et dans les régions éloignées du pays. Voilà donc encore autre chose dont bénéficieront les régions. Par ailleurs toutes décisions d'abandonner une ligne secondaire doivent tenir compte du fait que dans certaines circonstances, dont de lourdes conséquences pour une région de grande superficie, l'on ne pourra pas abandonner les lignes secondaires. Quant au camionnage, il incombera dorénavant à la partie plaignante de prouver que l'entrée du demandeur portera préjudice à l'intérêt public, et cela tiendra compte des ramifications possibles pour la collectivité et pour la région.

Je tiens par ailleurs à souligner, l'intervenant étant lui-même originaire de la région de l'Atlantique, que le projet de loi n'aura aucune incidence sur les subventions visant le transport de marchandise et je songe tout particulièrement aux subventions «At» et «East». Cela n'aura pas non plus d'incidence sur la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes ni sur la Loi sur les transports dans la région atlantique, ni sur les paiements versés en vertu de la Loi sur les transports du grain de l'Ouest. Nous accordons donc déjà dans le projet de loi une grande importance à quantité de considérations régionales. Je soulignerai par ailleurs que les EDER du MEIR, le nouvel *Atlantic Canada Opportunities Agency* etc... tous ces programmes vont être maintenus. C'est ce qui m'amène à dire que l'on tient déjà compte de tout cela.

Mr. Robichaud: The Minister is rejecting the arguments put forward by people who are very much concerned by development in remote areas. And I am speaking here of the Premiers of the Atlantic Provinces.

You said, Mr. Minister, that the development of our industries was dependent upon a good transportation system. I agree, but a good transportation system must have goods to transport and its viability is dependent upon the volume of goods to be transported and the distances to be covered, and that is what is so important to the people in my area. Given that you come from Newfoundland, you will know that the goods we manufacture must be carried over very long distances. For example, fish packers must serve the American market. You say that for a system to be good it must be competitive and efficient, and everyone agrees on that. However, in the Atlantic provinces, often the services are not viable. Now, are we simply going to let them disappear? This is what will happen should the National Transportation Act not contain a provision guaranteeing access to market.

You seem to reject the views of the premiers and even of experts in the field. Surely, we should be able to find a way to protect our industries and our carriers.

M. Crosbie: Monsieur le président, le projet de loi est précisément conçu à cette fin. Il a pour objectif de venir en aide à l'industrie et aux expéditeurs. Le système de transport

[Texte]

passengers. It exists not only to maintain and help the transportation companies—it is exactly the other way around—but also to provide a service. If it provides a service and if it is economic and competitive, then it will do well.

We know in certain areas service may not well be provided. It might not be economic in some particular area such as the north or wherever it is. If so, then we are prepared to assist and the government of Canada always has. But it has nothing to do with this particular question.

Mr. Robichaud says the people in Atlantic Canada are very concerned and have some questions about this. There is nobody more concerned than myself. I happen to come from Newfoundland, which is part of Atlantic Canada. I do not see anything in this bill that is going to damage it in any way at all. I certainly do not think we can legislate that regional economic development is to come ahead and must take precedence over commercial viability of transportation enterprises and so on. These two things are not antithetical. They are not in direct opposition to one another. Neither one can simply overcome the other.

If we are going to help Canada develop economically and if we are going to help its regions develop economically, we have to improve the competitiveness and efficiency of our transportation system. If we are not prepared to do so, if we are prepared to go the other way and say that in every case subsidies are to come ahead or that this principle is to come ahead of any other, then I do not know how we are going to have a very effective transportation system.

I already mentioned we are leaving in effect... this has nothing to do with special programs to help Atlantic Canada or remote areas. The At and East is left alone, and so are the Maritime Freight Rate Assistance, the ARFA, and out in the west the WGTA. We have special regional development programs to help in highways and other transportation areas. This is my answer to those concerns. I do not think the concerns are valid.

We can all be very concerned about the region. We can differ in our view as to what is the proper policy. In this particular case I do not agree with the view that has been expressed by the Atlantic premiers. I think they should be delighted that this legislation has gone as far as it does for the first time in our history in recognizing transportation as a key. It is going to be central to all the policy decisions made in the future.

M. Robichaud: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec le ministre.

[Traduction]

existe certainement pour aider ces derniers et les passagers. Sa raison d'être n'est pas seulement de maintenir les entreprises de transport et de leur venir en aide, c'est plutôt le contraire qui est vrai, mais aussi de fournir un service. Or si un tel service est rentable et compétitif, alors le système fonctionnera bien.

Nous n'ignorons pas que dans certaines régions, la qualité du service laisse peut-être à désirer. En outre, il n'est peut-être pas rentable de desservir les régions comme le Nord ou ailleurs. Si tel est le cas, nous sommes disposés à venir en aide et c'est d'ailleurs ce que le gouvernement du Canada a toujours fait. Cela dit, cela n'a vraiment rien à voir avec cette question.

Monsieur Robichaud nous dit que la population de la région de l'Atlantique est très préoccupée et se pose des questions au sujet de notre projet. Je puis cependant vous dire que personne n'est plus préoccupé que moi-même. Je suis originaire de Terre-Neuve, qui fait justement partie de la région de l'Atlantique. Or je ne vois rien dans ce projet de loi qui puisse lui nuire de quelque façon que ce soit. En outre, je ne pense certainement pas adopter une disposition accordant la préséance au développement économique régionale sur la rentabilité des entreprises de transport etc. De toute façon, ces deux choses ne s'excluent pas, elles ne s'opposent pas l'une à l'autre, aucune des deux ne prime sur l'autre.

Si nous voulons aider le Canada, et particulièrement les régions, à se développer sur le plan économique, nous devons renforcer la compétitivité et l'efficacité de notre système de transports. Si nous ne sommes pas disposés à faire cela, si nous envisageons de nous orienter dans l'autre sens et d'accorder la priorité aux subventions ou au développement régional économique, alors je ne vois pas comment nous pourrions disposer un système de transports très efficace.

Cela n'a rien à voir avec les programmes spéciaux conçus pour venir en aide à la région de l'Atlantique ou à d'autres régions éloignées. On ne s'attaque pas à l'est ni à la région de l'Atlantique, ni à la loi sur les taux de transports de marchandises dans les provinces maritimes, ni à la loi sur le transport dans la région de l'Atlantique, dans l'Ouest on ne porte non plus atteinte à la Loi sur le transport des grains de l'Ouest. En outre, nous disposons de programmes de développement régional portant sur les routes et sur les transports en général. Comme ma réponse l'indique, je ne crois donc pas que les préoccupations exprimées soient fondées.

Nous pouvons tous être très préoccupés par la situation de la région. Nous pouvons aussi diverger quant aux politiques à adopter pour y répondre. En l'occurrence, je ne suis pas d'accord avec les conclusions exprimées par les premiers ministres de l'Atlantique. Je crois qu'ils devraient se réjouir du fait que pour la première fois dans notre histoire un projet de loi reconnaît le caractère tout à fait fondamental du transport, qui sera toujours pris en compte lorsqu'il s'agira de faire des décisions sur les politiques.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I do not agree with what the minister has just said.

[Text]

The Chairman: Obviously you do not have to agree but you can ask other questions. You are obviously not going to . . . there is a disagreement here.

Mr. Robichaud: There is.

The Chairman: Okay. You have him for only another six minutes at this stage.

Mr. Robichaud: I will get him a little while after, will I not?

Le ministre a dit dans ses remarques que si un service est essentiel, on ne le laissera pas disparaître. Qui décidera si ce service est essentiel ou non?

• 1605

Mr. Crosbie: Well, Mr. Chairman, as I understand it, in the case of the railway it will be the new NTA just as at the moment it is the CTC, that has to make these decisions. I assume that would be true in the case of air services as well, or the government itself can decide—if there is service from A to B and there is no other way to get that service to continue and it is essential to people living there—we can agree to provide a subsidy. The difference will be that we will call tenders to see who will provide the service at the best possible subsidy. Essential services will continue to be well covered and protected as they are today.

I might just mention that Marine Atlantic is another example. I forgot about Marine Atlantic. This is a federal agency which is heavily subsidized by the government of Canada and we have every intention . . . It is going to continue to provide the ferry services from Newfoundland to the mainland and P.E.I. and all the other services it provides in Atlantic Canada. That subsidy is going to continue, so we are not out to completely remove subsidies from our transportation services.

I might also point out to the hon. member the great success story in his own province of New Brunswick. McCain Foods Industry is a giant industry which started out in a small way in New Brunswick, in a small town. It has to ship all its products over very long distances, but it is a very profitable enterprise.

There can be great success stories in Atlantic Canada. There are people with the get-up-and-go; who take a risk; people with initiative; hard working people. The transportation system has not prevented them from doing very, very well. In fact, the McCains are in the transportation business as well.

Mr. Robichaud: There are great success stories in the Maritimes, Mr. Minister, I agree, but there are also great tragedies like the CN shops in Moncton. I realize it does not have much to do with Bill C-18 and Bill C-19, perhaps, although in some cases I think it has.

[Translation]

Le président: Vous n'êtes certainement pas être obligé d'être d'accord avec lui, mais vous pouvez poser d'autres questions. Or vous ne voulez manifestement pas le faire . . . il y a divergence.

M. Robichaud: Oui.

Le président: Bien. Il ne vous reste que six minutes pour l'interroger.

M. Robichaud: Je pourrai cependant lui poser d'autres questions un peu plus tard, n'est-ce pas?

In his comments, the minister said that if a service is deemed to be essential, it will not be allowed to disappear. Now, who is to decide if a given service is essential or not?

M. Crosbie: Eh bien, monsieur le président, par rapport aux chemins de fer, l'Office national des transports jouera le même rôle que la Commission canadienne des transports actuelle, le c'est-à-dire que c'est lui qui sera chargé de prendre des décisions. Cela sera vrai aussi des services aériens, ou alors le gouvernement lui-même pourra déterminer s'il y a lieu de fournir une subvention dans les cas où un moyen de transport ne peut survivre autrement et est essentiel à la population qu'il dessert. Il y aura toutefois une différence en ce que nous allons faire des appels d'offres afin de savoir qui peut fournir le service dans les conditions les plus avantageuses, compte tenu de la subvention. On continuera donc à protéger et à assurer tout autant que maintenant les services essentiels.

Je pourrais citer comme autre exemple le cas de Marine Atlantique. J'ai oublié d'en parler. Il s'agit d'un organisme fédéral fortement subventionné par le gouvernement du Canada et qui continuera à relier Terre-Neuve au continent et à l'Île-du-Prince-Édouard par traversiers, ainsi qu'à fournir tous les autres services qu'il offre présentement dans la région de l'Atlantique. Or, nous avons l'intention de maintenir cette subvention, ce qui montre bien que nous n'avons pas l'intention de mettre fin à toutes les subventions dans le domaine des transports.

J'attirerais aussi l'attention du député sur le grand succès d'une entreprise de sa propre province du Nouveau-Brunswick. La *McCain Foods Industry* est en effet une société géante qui, à l'origine, n'était qu'une petite entreprise du Nouveau-Brunswick située dans une petite ville. Maintenant, elle doit expédier tous ses produits sur de très longues distances, mais n'en demeure pas moins très rentable.

Il peut y avoir des réussites remarquables dans la région de l'Atlantique. On y trouve des gens qui ont du dynamisme et de l'initiative, qui prennent des risques et qui travaillent fort. Le système de transport ne les a pas empêchés d'obtenir de très grands succès. De fait, la société McCain est aussi active dans le domaine des transports.

M. Robichaud: Monsieur le ministre, je conviens avec vous qu'il y a de grandes réussites dans les Maritimes, mais on y trouve aussi de grandes tragédies, comme celle des ateliers du CN de Moncton. Je n'ignore pas que cela n'a pas grand-chose

[Texte]

I will come to that on another round. I pass on to my colleague.

The Chairman: Thank you for co-operating with the Chair, Mr. Robichaud. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, welcome. I wish we could have you in front of us a lot more often.

Mr. Chairman and Mr. Minister, I want to repeat what I have said before on behalf of my colleagues, that we support the modernizing and updating of regulations; new regulations that take into account changes in technology and so forth; and getting rid of regulations that are obsolete and have served their purpose. Some of them are decades old and no longer needed. We are not opposed to these things.

We also believe that the regulatory body has to be more responsive in a balanced way. We all know that for decades the railroads always seemed to get their way; now we have a situation where it seems to me that we are going the opposite direction and we still will not reach the balance in this legislation. They need to be more responsive and able to respond more quickly than has been the case before, when sometimes years would go by. We are not objecting to that. What we are objecting to is how you propose to go about it.

Even though my colleague and I submitted a minority report on *Freedom to Move*, there were many items in the committee report that we agreed with. The whole matter of service to the northern and smaller isolated communities and a few other items we agreed with. We had some excellent discussions in the course of arriving at that report. But I would like to suggest to you, sir, for example, in the designated area in which the committee was pretty firm about . . . Well, what is proposed is that the designated area is protected in transportation that originates in and ends in the designated area. But people outside the area can come in and out, as and when they please, and people inside the designated area can go out and come back in, as and when they please.

• 1610

This, I want to suggest to you, Mr. Minister, makes a mockery of what the committee had in mind when it made its report. It will not, I submit, adequately protect not only the northern areas and the isolated areas in southern Canada, but also the small and middle-sized cities and communities and small and middle-sized industries.

You say this is not done in cement and it is not cut and dried. Does the government already have in mind some second thoughts and some amendments concerning that aspect of the legislation? And if so, will you and your officials be prepared to provide the committee in advance any amendments you

[Traduction]

à voir avec les projets de loi C-18 et C-19, mais malgré tout, je crois qu'il y a peut-être un lien.

J'y reviendrai lors d'un autre tour. Je vais maintenant céder la parole à mon collègue.

Le président: Merci de votre collaboration, monsieur Robichaud. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, soyez le bienvenue parmi nous. J'aimerais que vous veniez bien plus souvent.

Monsieur le président et monsieur le ministre, je vais répéter ce que j'ai déjà dit de la part de mes collègues, à savoir que nous appuyons la modernisation et la mise à jour des règlements. J'entends par là l'adoption de nouveaux règlements qui tiennent compte de l'évolution technologique et le retrait de règlements maintenant désuets. Certains de ces derniers datent de plusieurs décennies et ne sont plus nécessaires. Nous ne nous opposons donc pas à ce genre de choses.

Par ailleurs, nous sommes aussi d'avis que l'organisme de réglementation doit se comporter de façon équilibrée. Nous savons tous que pendant des décennies, les chemins de fer ont toujours obtenu ce qu'ils voulaient; or, à l'heure actuelle, à en juger d'après le projet de loi, la situation est maintenant inversée, et nous n'avons pas encore atteint le point d'équilibre. L'organisme doit répondre davantage aux besoins et le faire plus rapidement que par le passé, où il fallait parfois attendre des années. Cela dit, nous ne nous opposons pas au projet, mais bien à la façon dont vous avez l'intention de procéder et de le mettre en oeuvre.

Bien que mon collègue et moi-même ayons soumis un rapport minoritaire lors de la publication d'«Aller sans entraves», nous n'en demeurions pas moins d'accord avec bon nombre des conclusions du rapport du comité à cet égard. Je songe par exemple à toute cette question du service à fournir dans les petites collectivités éloignées et du Nord, et à quelques autres points. Nous avons tenu d'excellentes discussions lors de l'élaboration de ce rapport. Toutefois, à propos de la région désignée à laquelle tenait beaucoup le Comité . . . , ce que l'on propose, c'est qu'elle soit protégée pour les transports qui partent et aboutissent dans la région en question. Cela n'empêche pas les gens de l'extérieur d'entrer et de sortir à leur gré et ceux de la région désignée de sortir et de rentrer également comme ils veulent.

J'estime, monsieur le ministre, que c'est passer complètement à côté de ce qu'a recommandé le Comité dans son rapport. Non seulement cela ne va pas protéger convenablement les régions septentrionales et les régions isolées du sud du Canada, mais cela ne protégera pas non plus les petites et moyennes agglomérations et les petites et moyennes entreprises.

Vous dites que rien n'est définitif. Le gouvernement a-t-il déjà réfléchi à la question et envisage-t-il des amendements au sujet de ce projet de loi? Dans l'affirmative, seriez-vous, avec vos collaborateurs, prêt à fournir au Comité les amendements auxquels vous songez? Vous reconnaîtrez que c'est un des

[Text]

have in mind or any changes you think should be made? Because I think you will find that this was one area where the committee felt the protection should remain in place and even be strengthened—that plus the matter of regional development, transportation being a tool of regional development. We do not think that is adequately covered.

I would be interested in knowing how you feel this designated area, as you propose, is going to be effective the way it is outlined.

Mr. Crosbie: I guess, Mr. Benjamin, you are referring to the designated area for air services, the northern protected area. I do not know if this meets your point, but air services both into and out of the designated area fall under the same regulatory regime as those services within the area. So if your point is that some of that is not the case, I do not think you are right there. Whether you are operating within the area or going into the area or coming out of the area, you are still under the regulatory regime that will apply to the north of that line.

But as to amendments, I am sure the department itself will have amendments to suggest, or if the committee wants to recommend amendments as time goes along, the department will help in looking at them, or give any assistance in preparing them or whatever.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, it is my understanding that a carrier who wants to move into the north under *Freedom to Move*, under the legislation entry and exit . . . they only have to file and they can go in for a while and then pull out, and I do not see adequate safeguards in that. As I recall, the head of Bradley Air Service's Austin Airlines pointed out that in the peak season in the high Arctic somebody could come in, cream off ship passengers and freight off the top, and then pull out again in the low season. He is left with employees and infrastructure up in Frobisher Bay, and he is left with no choice but having to pull his stuff out of there and come back down and establish all of his operation out of Ottawa. I know a lot of small operators who have built up the service, built up the routes, served the people well, have not been rooking them—I have not had a lot of complaints—but if they can just move in and move out as and when they please, where does your—

• 1615

The Chairman: Mr. Benjamin, that is not what the bill says. Now, this is where a hybrid committee . . . and you are entitled on your question to develop anything you want with the Minister, especially on policy and principle. I am going to allow wider latitude than I will be allowing as we get more and other witnesses specifically on the bill, but quite frankly I imagine the Minister is fully aware of it.

What you say is quite true about the hearings of the committee, but the hearings of the committee produced a report which the bill in general incorporates. There are exit provisions and there are other provisions that give safeguards and they do not allow the skimming in and out that you are talking about. And that is in the bill.

[Translation]

domaines sur lesquels le Comité a estimé qu'il fallait maintenir, sinon renforcer, la protection; que d'autre part, les transports représentent un outil d'expansion régionale. Nous ne pensons pas que le nécessaire ait été fait.

J'aimerais savoir comment vous pensez que le système de désignation que vous proposez sera efficace.

M. Crosbie: Monsieur Benjamin, je suppose que vous faites allusion à la région désignée pour les services aériens, à la région protégée du Nord. Je ne sais si cela vous satisfera, mais les services aériens qui entrent et qui sortent de la région désignée sont assujettis au même régime de réglementation que les services qui sont limités à cette région. Si vous pensez le contraire, je crois que vous vous trompez. Que vous desserviez uniquement la région ou que vous entriez dans cette région, ou bien que vous en sortiez, vous devez suivre la réglementation applicable au nord de cette ligne.

Pour ce qui est des amendements, je suis sûr que le ministère lui-même aura des amendements à suggérer, ou si le Comité veut en recommander lui-même, le ministère se fera un plaisir de les examiner ou de vous aider à les préparer.

M. Benjamin: Monsieur le président, je croyais qu'un transporteur qui voulait venir dans le Nord aux termes de *Aller sans entraves*, de la loi en question, se contentait de présenter une demande et pouvait ainsi aller s'installer quelque temps avant de repartir. Je ne vois pas là de garanties suffisantes. Si je me souviens bien, le président de Bradley Air Service's Austin Airlines nous a signalé que pendant la haute saison, dans les régions reculées de l'Arctique, quelqu'un pouvait débarquer, transporter voyageurs et marchandises, puis repartir en basse saison. Il se retrouve avec des employés et une infrastructure à Frobisher Bay et il est obligé de rembarquer tout cela et de venir l'installer à Ottawa. Je connais beaucoup de petites entreprises qui ont mis le service sur pied, établi des liaisons, servi la population sans l'escroquer—du moins, je n'ai pas reçu beaucoup de plaintes—mais si ces gens-là peuvent entrer et sortir comme il leur plaît, où allons . . .

Le président: Monsieur Benjamin, ce n'est pas dans le projet de loi. C'est évidemment là qu'un comité hybride . . . et vous avez le droit, lorsque vous interrogez le ministre, de poursuivre n'importe quelle question de politique générale et de principe, mais je ne pourrai pas toujours vous accorder une telle latitude, du moins quand nous en serons à étudier plus spécifiquement le projet de loi avec d'autres témoins. En fait, je suppose que le ministre est tout à fait au courant.

Vous avez tout à fait raison quant aux audiences du comité mais celles-ci ont donné lieu à un certain nombre de recommandations qui, de façon générale, ont été reprises dans le projet de loi. Il y a certaines dispositions touchant la cessation de service et d'autres qui donnent des garanties et ne permettent pas, comme vous le dites, de venir prendre une part du

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman—

The Chairman: And the sooner we get conditioned to the bill, the better the hearings will be. Although with the Minister and opposition spokesmen and other spokesmen today, obviously it is wide open pretty well, perhaps even the Moncton shops, if you phrase your question properly.

Mr. Benjamin: I will not get into that at this point. Mr. Chairman, the Minister and the bill says that safety is the top priority and, during debate on C-19 there was much said about a national safety code. As I understand it, there is presently no such code in place. There is no agreement even on inspections between the federal government and the provinces. I am wondering if the Minister would not agree that we have the cart before the horse, that you should have your accident investigation board, your rail and highway safety boards—we have our air safety one in place—but if we should not have all of these in place before you start making the changes in transportation law.

If safety is a top priority, why are we proceeding with this legislation without such a code in place? How do you envisage such a code working? Who will do the enforcement? In the case of trucking, are the provinces to do the enforcement or is it a combination of federal and provincial?

Do you not agree that economic regulation is one of the only areas of jurisdiction in which you can bring about a consensus? Why are you not waiting until the safety issues are finalized before proceeding with C-18 and C-19?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, because I think that the safety issue is largely finalized now. As I mentioned in my opening remarks to the committee, we are going to have a railway safety act before the House, certainly before we adjourn at the end of June.

Legislation will be before the House and the new Transportation Safety Board. That will include all modes of transportation, this year as well. This legislation itself will not come into effect until . . . I am hoping with your co-operation that we will be in a position to have it in effect by January 1, 1988.

This concern has been raised by the trucking industry and before the reverse-onus provision and the transition period is gone, we will have a national safety code for truck and bus operators. That is going to be in effect by January 1, 1988. There is a national safety code for truck and bus operators that was approved by federal and provincial Ministers in October, 1986. It is a consolidation and upgrading, I am advised, of the best safety standards in North America. Many of them are already in place in parts or all of Canada. Under that code there will be uniformity and compatibility introduced which will benefit the trucking industry and all users of the highways.

[Traduction]

marché en haute saison pour disparaître après. Tout cela est dans le projet de loi.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: Et plus nous nous pencherons rapidement sur le projet de loi, meilleures seront nos audiences. Évidemment, avec le ministre et les porte-parole de l'opposition, ainsi que d'autres porte-parole, aujourd'hui, il est évident que j'autoriserai une discussion assez ouverte, même sur les ateliers de Moncton, si vous formulez convenablement votre question.

M. Benjamin: Je n'y viendrai pas pour le moment. Le ministre et le projet de loi déclarent que la sécurité a la toute première priorité et, au cours du débat sur le projet de loi C-19, on a beaucoup parlé d'un code national de sécurité. Or, je ne pense pas qu'il existe actuellement de tel code. Le gouvernement fédéral et les provinces ne se sont même pas mis d'accord sur les inspections. Le ministre ne conviendrait-il pas que nous mettons là la charrue avant les boeufs et qu'il nous faudrait une commission d'enquête sur les accidents, des conseils de sécurité routière et ferroviaire—comme nous en avons un sur la sécurité aérienne—bref, que nous ayons tout cela avant de commencer à modifier la Loi sur les transports.

Si la sécurité est une grande priorité, pourquoi veut-on faire adopter ce projet de loi sans qu'il existe un tel code? Comment envisagez-vous qu'un tel code puisse fonctionner? Qui veillera à ce qu'il soit appliqué? Dans le cas des transports routiers, les provinces vont-elles être chargées de veiller à l'application de ce code, ou la responsabilité sera-t-elle partagée entre le gouvernement fédéral et les provinces?

Ne convenez-vous pas qu'un des seuls domaines de compétence sur lequel on puisse parvenir à un consensus est justement la réglementation économique? Pourquoi n'attendez-vous pas que les questions de sécurité soient réglées avant de proposer les projets C-18 et C-19?

M. Crosbie: Parce que je crois que la question de sécurité est pour l'essentiel réglée. Comme je l'indiquais dans mes remarques liminaires, la Chambre sera saisie d'un projet de Loi sur la sécurité ferroviaire certainement avant l'ajournement de juin.

Un projet de loi sera présenté à la Chambre sur le nouveau Conseil de sécurité des transports. Cela concernera tous les modes de transport. Le projet de loi n'entrera en vigueur que . . . J'espère qu'avec votre collaboration, il pourra entrer en vigueur au 1^{er} janvier 1988.

Cette question a été soulevée par les camionneurs, et avant la fin de la période transitoire, nous aurons un code national de sécurité pour les exploitants de camions et d'autocars. Il sera en vigueur d'ici au 1^{er} janvier 1988. Il s'agit d'un code national de sécurité pour les exploitants de camions et d'autocars qui a été approuvé par les ministres fédéral et provinciaux en octobre 1986. Il regroupe les meilleures normes de sécurité en Amérique du Nord. Beaucoup sont déjà appliquées dans certaines régions, sinon partout au Canada. Ce code garantira l'uniformité et la compatibilité des normes, ce qui sera très apprécié par l'industrie du camionnage et les usagers de la route.

[Text]

• 1620

By the way, this will cover driver testing, driver control, vehicle safety enforcement, insurance and dangerous goods. There will be eight new initiatives implemented in each and every province: the CCMTA single-driver licence concept, the classified-driver licence system, medical standards for drivers, model regulations for security of loads, training course for dangerous goods trainers, Commercial Vehicle Safety Alliance inspection and out-of-service criteria, first aid, carrier fitness entry and control criteria.

I will not give you the long list, but another 10 items are to be implemented between January 1, 1988, and January 1, 1990. We can provide you with copies or information on this. Mr. Chairman, I am sure you will be provided with them during the hearings. Even in the trucking area, there has been a great deal of progress. We are very conscious of the need for a proper safety code, particularly in trucking.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we would very much like to have copies of those agreements and reports.

Mr. Crosbie: We will see they are provided.

Mr. Benjamin: I want to ask to the Minister if he does not realize you establish a national safety code in one or more modes. You set up inspection services, investigation boards and safety boards, but you do not do that overnight. You do not hire inspectors and so on off the street. They have to be trained, knowledgeable people. You are looking at a year or two before it is in place, operating and functioning.

In the meantime, if this legislation is in place, you have the transportation industry operating in something of a vacuum and increased risk that this is not very good risk management. I will repeat my point: you have the cart before the horse.

Mr. Crosbie: May I respond to that, Mr. Benjamin. If you analyse it, I think the situation is that we have a less perfect system at the moment. At the moment, we have 10 provinces and two territories. They are all doing this separately. They have control delegated to them in the extra-provincial area and intra-provincially they control the situation. They have had various standards and operating modes of their own. We are not starting from scratch. Some provinces have better regimes than others.

I would think anybody who is really interested in safety would see these bills as a great opportunity to improve safety. There is going to be a uniform code across all of Canada, the ten provinces, the two territories. You will not have the differences you now have. There are personnel in the provinces engaged in these activities now. We are not starting 100% from scratch. It seems to me anybody concerned about safety in the trucking industry can see this is a great opportunity. In any event, we have the ten provinces and the two territories now agreed.

[Translation]

Il couvrira les examens de conduite, les contrôles, la sécurité des véhicules, l'assurance et les marchandises dangereuses. Huit nouvelles initiatives entreront en vigueur dans chacune des provinces: l'idée d'une licence pour un seul conducteur de la CCATM, le système de licence par catégorie de conducteurs, les normes médicales pour les conducteurs, la réglementation modèle pour la sécurité des chargements, la formation pour les transporteurs de marchandises dangereuses, l'inspection de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux et des critères annexes, le secourisme, la condition physique et les critères de contrôle.

Je ne vous donnerai pas toute la liste, mais il y a encore dix autres points qui doivent entrer en vigueur entre le 1^{er} janvier 1988 et le 1^{er} janvier 1990. Nous pourrions vous donner tout cela par écrit. Je suis sûr d'ailleurs que vous aurez toutes ces précisions au cours des audiences. Même dans le secteur du camionnage, les choses ont beaucoup progressé. Nous sommes très conscients de la nécessité de nous doter d'un véritable code de sécurité, en particulier pour ce qui est du camionnage.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous aimerions beaucoup en effet qu'on nous communique ces ententes et ces rapports.

M. Crosbie: Nous y veillerons.

M. Benjamin: Le ministre ne comprend-il pas qu'il s'agit d'un code national de sécurité pour un ou plusieurs modes de transport? Il faut mettre sur pied des services d'inspection, des commissions d'enquête et des conseils de sécurité, mais cela ne peut se faire du jour au lendemain. On n'embauche pas des inspecteurs, etc., n'importe où. Il faut les former et s'assurer qu'ils ont les connaissances voulues. Cela peut prendre un an ou deux avant que le système puisse véritablement fonctionner.

En attendant, si le projet de loi a été adopté, les transporteurs opèrent à peu près dans le vide, ce qui ne peut qu'augmenter les risques. Je répète donc que vous avez mis, à mon avis, la charrue avant les boeufs.

M. Crosbie: Monsieur Benjamin, si vous analysez bien la chose, le fait est que nous avons aujourd'hui un système qui est moins que parfait. Nous avons dix provinces et deux territoires. Chacun a son propre code. La responsabilité leur a été déléguée pour le transport extra-provincial, et dans les limites de la province ou territoire, c'est la province ou le territoire qui contrôle la situation. Les normes et les modes d'opération varient d'une province à l'autre. Nous n'allons pas repartir à zéro. Certaines provinces ont des régimes supérieurs à d'autres.

Quiconque s'intéresse véritablement à la sécurité devrait considérer que ce projet de loi est une excellente occasion de l'améliorer. Nous allons avoir un code uniforme pour l'ensemble du Canada, pour les dix provinces et les deux territoires. Il n'y aura plus les différences que l'on connaît actuellement. Les provinces ont du personnel qui, lui, s'occupe actuellement de tout cela. Nous ne repartons donc pas à zéro. Il me semble que quiconque s'inquiète de la sécurité dans le secteur du camionnage ne peut voir là qu'une excellente occasion. De toute façon, les provinces et les deux territoires sont maintenant d'accord.

[Texte]

Mr. Benjamin: Have they agreed on a uniform national standard?

Mr. Crosbie: Yes.

Mr. Benjamin: Can a trucker in a province with lesser standards apply for a licence which is good right across the country?

Mr. Crosbie: No. As I understand it, we are agreeing to a uniform national standard. I do not know. Are there grandfather provisions? I am not sure of the details. Do you know, Mr. Mulder?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may just to add some information to what the Minister said, the agreement is being reached now at a meeting in Toronto. About all the elements the Minister indicated, the intent subject to the meeting to which the Minister referred will be held in late March. All the provinces would implement about eight different elements of that regime uniformly across the country on January 1, 1988. Another 10 elements would be done over the next two years and would be uniform across the country.

If some provinces want to have even tougher regimes, they are free to do so. The general view is that all of them would have the same standards applied across the country.

Mr. Benjamin: We have been told by some of the major players there is no agreement as yet.

• 1625

Mr. Minister, I realize that you are not the author of the legislation, but you have adopted it in principle. Who told you that the trucking industry was not competitive enough in Canada? We know that large shippers shed crocodile tears for bankrupt transport companies and that rates will never be low enough for them, but why do you believe that more competition is necessary in trucking and how much is too much? Or does the government believe that there is never enough competition, even if it comes from other countries, let alone within Canada?

Mr. Crosbie: It is conceivable that that in some sets of circumstances, there could be too much competition. I mean, we cannot rule that out as a possibility. But under the legislation, we have a provision that there is to be an annual review and, as I recall, that there is to be a report made to Parliament on what the experience has been under this legislation. After four years a complete review of the situation will also be done.

When Parliament eventually enacts this legislation, it is not going to be in concrete and can be changed if we find there are any harmful results. But we will have a more reasonable regime in the trucking industry than we now have, with uniform national standards and a situation in which the trucking industry itself will, hopefully, be more competitive

[Traduction]

M. Benjamin: Ont-ils convenu d'adopter une norme nationale uniforme?

M. Crosbie: Oui.

M. Benjamin: Un camionneur d'une province où les normes sont inférieures peut-il demander une licence qui est valable pour tout le pays?

M. Crosbie: Non. D'après ce que j'ai compris, nous avons convenu d'une norme nationale uniforme. Je ne sais pas. Y a-t-il des dispositions pour les droits acquis? Je ne connais pas tous les détails. Êtes-vous au courant, monsieur Mulder?

M. Mulder: Monsieur le président, si vous me permettez d'ajouter quelques renseignements à ce qu'a déclaré le ministre, on est en train de conclure cette entente actuellement à Toronto. Pratiquement tous les éléments indiqués par le ministre feront l'objet de la réunion dont parlait le ministre, qui est prévue pour la fin de mars. Toutes les provinces mettront en application environ huit des éléments de ce régime d'une façon uniforme dans tout le pays, le 1^{er} janvier 1988. Il y aura dix autres éléments qui seront mis en application au cours des deux années suivantes, et ce, de façon uniforme dans tout le pays.

Si certaines provinces veulent se doter d'un régime encore plus strict, elles sont libres de le faire. Il semble toutefois qu'elles adopteront toutes les mêmes normes.

M. Benjamin: Certains des joueurs importants nous ont pourtant dit que l'on n'était pas encore parvenu à se mettre d'accord.

Monsieur le ministre, je sais bien que ce n'est pas vous qui avez rédigé le projet de loi, mais vous en avez adopté le principe. Qui vous a dit que l'industrie du camionnage n'était pas suffisamment compétitive au Canada? Nous savons que les gros expéditeurs ont versé des larmes de crocodile pour les compagnies de transport qui ont fait faillite et que les tarifs ne leur sembleront jamais suffisamment bas, mais pourquoi croyez-vous qu'il faut développer la concurrence dans le secteur du camionnage, et jusqu'où pensez-vous qu'il faut aller? À moins que le gouvernement estime qu'il n'y a jamais suffisamment de concurrence, même si cela vient d'autres pays?

M. Crosbie: Il est possible que dans certaines circonstances, la concurrence soit en effet trop forte. On ne peut pas négliger cette possibilité. Toutefois, avec le projet de loi, nous avons une disposition portant examen annuel et, si je me souviens bien, un rapport doit être déposé au Parlement à ce sujet. Après quatre ans, on doit également effectuer un examen complet de la situation.

Lorsque le Parlement finira par adopter ce projet de loi, il n'y aura rien d'immuable, et on pourra le modifier si l'on estime que certains résultats sont négatifs. Cela nous donnera en tout cas un régime plus raisonnable qu'actuellement, des normes nationales uniformes et, ainsi, une situation qui devrait permettre à l'industrie du camionnage elle-même d'être plus

[Text]

with the other modes. I think you may even have a great future.

An hon. member: Do not do that to him.

The Chairman: We also ran.

An hon. member: We kept voting for you.

Mr. Crosbie: The reason for this legislation is to improve competition for shippers in Canada. It is to put the shipper and the customer on a more competitive, more equal basis with the transportation companies.

An hon. member: Justice for all.

The Chairman: I am giving 20 minutes to the first round. I know Mr. Gray will not take 20 minutes, but Mr. Robichaud really did not take quite the 20 minutes either, and Mr. Gray will have another round.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Minister, I also would like to welcome you here before the committee. I would like to begin, perhaps in more general terms, with my would-be opponents to the legislation as it presently exists. With our legislation, we are often compared to U.S. deregulation, but as we understand it, we are talking about a made-in-Canada policy in terms of the Bill C-18 and Bill C-19 economic regulatory reform in transportation. Mr. Minister, I wonder if you could add to your opening remarks by outlining a few of the differences between this legislation and the U.S. deregulation that began in 1978 in the United States.

Mr. Crosbie: Thank you, Mr. Gray. Well, I think some of the evidence that we are not just blindly following what occurred down in the United States lies in, for example, the provisions with respect to the northern air situation which is particularly Canadian. Their safety code and the transition period for the trucking industry did not coincide with the way they proceeded down in the U.S. With respect to the rail situation, they went further in the U.S. under the Staggers Act and I do not believe they have the competitive access provisions we do in the branch-line abandonment options.

• 1630

As I understand it now, there is a report by Mr. Reese Taylor Jr. and Mr. Karl Morell on trucking and railroad deregulation in the U.S. They outline there the many ways in which the U.S. differed from the Canadian regulatory reform and the way we have gone, and particularly in timing and the process in which they went about it. Down there, for example, they point out that the trucking deregulation occurred quite quickly. But it has been under way here in Canada now for a number of years, and it is still being staged now. We do not get to the final position with trucking until 1991.

So I think there are a number of differences. The U.S. does not have anything like the principle we have in here about transportation being a key to regional economic development.

[Translation]

compétitive par rapport aux autres modes de transport. Peut-être y a-t-il même un avenir pour vous là-dedans.

Une voix: Ne lui faites pas ça.

Le président: Nous étions également candidat.

Une voix: Nous avons continué à voter pour vous.

M. Crosbie: Ce projet de loi vise à améliorer la concurrence pour les expéditeurs canadiens. Il s'agit de leur permettre, ainsi qu'à leurs clients, de mieux affronter la concurrence des compagnies de transport.

Une voix: La justice pour tous.

Le président: Je donne 20 minutes au premier tour. Je sais que M. Gray ne va pas prendre 20 minutes, mais M. Robichaud n'a pas non plus pris tout à fait 20 minutes, et je donnerai un autre tour à M. Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le ministre, je vous souhaite également la bienvenue devant le Comité. Tout d'abord, de façon générale, j'aimerais répondre à ceux qui s'opposent au projet de loi sous sa forme actuelle. On compare souvent ce projet de loi à la déréglementation américaine, mais j'ai pour ma part l'impression que c'est une politique bien canadienne que cette réforme de la réglementation économique des transports. Pourriez-vous ainsi ajouter quelque chose à ce que vous disiez tout à l'heure et indiquer quelques-unes des différences qui existent entre ce projet de loi et la déréglementation entreprise aux États-Unis en 1978?

M. Crosbie: Merci, monsieur Gray. Une bonne preuve que nous ne suivons pas aveuglément ce qui s'est fait aux États-Unis, ce sont les dispositions portant sur les transports aériens dans le Nord, qui sont particuliers au Canada. Le code de sécurité et la période transitoire pour le camionnage ne correspondent pas à la façon dont s'y sont pris les États-Unis. Pour les chemins de fer, ils sont allés plus loin dans leur loi Staggers Act, et je ne pense pas qu'ils aient les dispositions favorisant la concurrence que nous avons dans les options relatives à l'abandon de lignes secondaires.

Si j'ai bien compris, M. Reese Taylor fils et M. Karl Morell ont publié un rapport concernant la déréglementation du camionnage et du transport ferroviaire aux États-Unis. Ils mentionnent dans ce rapport dans quelle mesure la réglementation américaine diffère sous bien des rapports de la réglementation canadienne, la voie que nous avons empruntée, et surtout les méthodes qu'ils ont adoptées et les moments qu'ils ont choisis. Ils nous soulignent, par exemple, qu'aux États-Unis, la déréglementation du camionnage s'est faite très rapidement. Au Canada, elle est en cours depuis un certain nombre d'années, mais on en est toujours à l'organisation. Nous ne connaissons pas la position finale adoptée en matière de camionnage avant 1991.

Par conséquent, il y a un certain nombre de différences qui existent, à mon avis. Les États-Unis n'ont rien de semblable à notre principe en matière de transports, à savoir qu'il s'agit de la clé du développement économique régional.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Continuing, Mr. Minister, along a bit of the same line, to differentiate between the policy we will adopt . . . and I appreciate greatly the fact that you mentioned that everything is not cast in cement and it will indeed be the work of this committee, if I understand correctly, to fine-tune the bill through amendments, to make it a truly "made-in-Canada" piece of legislation. I appreciate the fact also that you mentioned the bill should be tuned to the carriers, the shippers, and the consumers, because we are dealing with three distinct players in these transportation bills. But the fear is out there that a monopoly could occur either internationally, with the Americans, as regards railways, or in the trucking industry. A monopoly, or monopolies, could be formed.

In terms of safeguards, if you, as Minister of Transportation, or the government of the day, see that these things are actually taking place, then what will this bill in fact guarantee not only for the carrier but also for the shippers and the consumers?

Mr. Crosbie: There are a number of rules in the proposed bills that would give protection from predatory pricing. There is protection for truckers from railway predatory pricing. I think there are rules on compensatory rates. Those are to prevent, say, the railways from driving competitors from the market. The railways are required to charge rates that will cover their variable costs. They have to offer for-hire truckers terms and conditions of carriage similar to those they apply to their own vehicles, containers, and trailers. As you know, the railways have some concern about that, because they do not think it protects them sufficiently.

So there are a number of protections here for the competitors, to make sure predatory actions and behaviour do not occur. They are all subject, in any event, to the Competition Act. They can all make complaints to those who operate our competition legislation. There is going to be more competition from the U.S. truckers; or the possibility exists there. Already there is tremendous competition there anyway, in trans-border traffic. The new regime applies primarily to trans-border traffic.

We are still not permitting cabotage on the traffic. The U.S. companies who operate here will have to have domestic terminals. They will have to use Canadian drivers. They will have to pay all taxes on equipment and fuel and that kind of thing.

So I think there are a number of provisions here that provide protection. I do not know if I have missed any major ones. Perhaps Ms Bloodworth—

Ms M. Bloodworth (Economic Regulatory Reform, Canadian Transport Commission): No, Mr. Minister, I think

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je poursuis un peu dans la même veine, monsieur le ministre, afin de savoir quelle est la différence entre la politique que nous adopterons . . . Je vous suis reconnaissant d'avoir dit que rien n'est coulé dans le béton, et qu'il appartiendra au Comité, si j'ai bien compris, de peaufiner le projet de loi en le modifiant, afin d'obtenir un texte législatif vraiment «fabriqué au Canada». Vous mentionnez également que le projet de loi doit être à l'écoute des transporteurs, des expéditeurs et des consommateurs, puisque nous avons affaire à trois catégories distinctes de joueurs dans ce projet de loi sur les transports. Toutefois, il y a toujours cette crainte qu'un monopole survienne, soit sur le plan international, avec les Américains, pour ce qui est des chemins de fer, soit dans l'industrie du camionnage. Un monopole, ou des monopoles, pourraient se former.

Pour ce qui est des garanties, si vous, en tant que ministre des Transports, ou le gouvernement du jour, vous vous rendez compte que ces choses se produisent, que pourra garantir ce projet de loi, non seulement pour le transporteur, mais également pour les expéditeurs et les consommateurs?

M. Crosbie: Il y a dans ce projet de loi un certain nombre de règlements qui protègent contre tout régime de prix voraces, qui protègent notamment les camionneurs vis-à-vis des compagnies de chemins de fer. J'estime qu'il y a des règlements concernant les tarifs compensatoires. Disons que ces règlements empêchent les sociétés de chemins de fer d'éliminer les concurrents du marché. Ces sociétés doivent demander des tarifs tenant compte de leurs coûts variables. Elles doivent offrir aux camionneurs qui louent leurs services des modalités de transport semblables à celles qu'elles imposent à leurs propres véhicules, conteneurs et remorques. Vous savez que les sociétés de chemins de fer s'inquiètent de cette question, car elles n'ont pas l'impression qu'elles sont suffisamment protégées.

Il y a donc un certain nombre de protections prévues ici pour les concurrents, pour s'assurer qu'on ne fera pas face à des mesures et à un comportement avides. De toute façon, ils sont tous soumis à la Loi sur la concurrence. Ils peuvent tous présenter leurs plaintes à ceux qui contrôlent l'application de la Loi sur la concurrence. Il y aura davantage de concurrence de la part des camionneurs américains, ou du moins cette possibilité existe. Il y a déjà énormément de concurrence dans ce domaine, de toute façon, par exemple dans le trafic transfrontière. Le nouveau régime vise surtout le trafic transfrontière.

Nous ne permettons toujours pas le cabotage dans ce trafic. Les sociétés américaines qui oeuvrent dans ce domaine devront avoir leurs propres terminaux. Elles devront embaucher des chauffeurs canadiens. Elles devront payer toutes les taxes, par exemple sur le matériel et sur le carburant.

Le projet de loi contient donc un certain nombre de dispositions qui garantissent cette protection. Je ne sais pas si j'ai oublié des points importants. Peut-être que M^{me} Bloodworth . . .

Mme M. Bloodworth (Réforme de la réglementation économique, Commission canadienne des transports): Non,

[Text]

you have covered them all. I might just add the Competition Act now has civil penalties as well as the criminal ones, which people are often more comfortable with.

• 1635

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Minister, if I understand correctly, being a Quebec maritimer, I would assume from the philosophy of this bill and your philosophy as Minister of Transport that my people in eastern Quebec as well as the Maritimers and Newfoundlanders can rest assured that the guarantee of essential services will be there and as a key to economic development, this new legislation will open up the doors to better access to the markets of the goods we have at home.

Mr. Crosbie: Yes, I certainly think we can guarantee you that. One of the major criticisms of this bill by the railways is that we are not going far enough in the area of branch-line abandonment, or abandonment of what they consider the uneconomic lines. You have to decide whether or not the criticism there is reasonable or whether there should be any changes.

One of the reasons we approach the area with caution is because we want to ensure that shippers and people generally in areas like Quebec and Atlantic Canada are protected when it comes to these applications. The other side of this, of course, is that it adds to the costs of our rail operators and we have to do all we can to make them more competitive with U.S. railways and their other competitors.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much. There is quite a bit of talk about competition. I would like to see in this act the word "fair" put in front of every place you have "competition"—fair competition—because one of the detriments of the old act was unfair competition, which destroys good workmen, good industries and the facilities provided to various communities.

I would like to suggest that we talk about fair competition and make sure that it is fair, whether it is between vehicles of one mode or between different modes of transportation. It still should be fair, and I think any country like Canada should be able to justify fair competition.

In this connection I want to ask you a question. I have not gone through the entire bill yet, but I have read a lot about the National Transportation Agency. Could you briefly tell me what is the main difference between the National Transportation Agency and the present CTC? We are all aware of the CTC. I do not think anyone would doubt that it has been railway oriented over the years, but exactly what are the big differences? Why are we getting a new regime, a new agency, rather than keeping the CTC?

[Translation]

monsieur le ministre, vous les avez tous mentionnés. Je pourrais peut-être ajouter que la Loi sur la concurrence prévoit maintenant des amendes au civil, de même qu'au criminel, ce que les gens trouvent souvent plus convenable.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le ministre, si j'ai bien compris, étant originaire du Québec, votre théorie dans ce projet de loi et en tant que ministre des transports je présume que mes électeurs dans l'est du Québec de même que les gens des Maritimes et les Terre-Neuviens peuvent être rassurés, la garantie des services essentiels existe et cette nouvelle loi qui représente une clé pour le développement économique ouvrira les portes pour que nos produits peuvent mieux accéder aux marchés.

M. Crosbie: Oui, je crois que nous pourrions certainement vous le garantir. Les sociétés de chemins de fer ont surtout critiqué ce projet de loi parce qu'à leur avis il ne va pas suffisamment loin parce que de l'abandon des lignes secondaires, ou de l'abandon de ce qu'elles considèrent être comme étant des lignes non-économiques. Il vous faudra donc décider si cette critique est raisonnable ou s'il faudra y apporter des changements.

Une des raisons pour laquelle nous avons abordé ce sujet avec précaution c'est que nous voulons nous assurer que les expéditeurs et les gens en général au Québec et dans les Maritimes sont protégés lorsqu'il s'agit d'appliquer les projets de loi. Par ailleurs, les coûts pour les exploitants des services ferroviaires seront plus élevés et nous devons faire tout ce que nous pouvons pour qu'ils soient plus concurrentiels vis-à-vis des chemins de fer américains et de leurs autres concurrents.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup. On parle beaucoup de concurrence. J'aimerais qu'on trouve dans cette loi le mot «juste» chaque fois qu'on mentionne «concurrence»—une juste concurrence—car un des désavantages de l'ancienne loi est qu'il y avait une concurrence injuste, qui nuit aux bons travailleurs, aux bonnes industries et aux services offerts aux diverses collectivités.

Je propose que nous parlions davantage de juste concurrence pour nous assurer qu'elle soit juste, que ce soit pour les véhicules d'un même type ou pour d'autres modes de transports. Il faudrait quand même que la concurrence soit juste, et à mon avis tout autre pays, comme le Canada, devrait pouvoir justifier cette juste concurrence.

Dans cette veine, j'aimerais vous poser une question. Je n'ai pas encore lu complètement le projet de loi, mais j'ai beaucoup lu au sujet de l'Office national des transports. Pouvez-vous me dire brièvement qu'elle est la différence principale entre l'Office national des transports et l'actuelle Commission canadienne des transports? Nous connaissons tous cette dernière. Tout le monde sait qu'elle était surtout axée sur les transports ferroviaires ces dernières années, mais dites-nous exactement quelles sont les différences les plus importantes?

[Texte]

Mr. Crosbie: We think the CTC has become quite large and cumbersome and many of the areas in which it now operates we think are better removed and carried out by the department so there will be less regulation than there is now. We are trying to make it more effective, to place time limits on the processing of applications.

There will be, of course, a lot of fewer applications. As you know, in the airline sector, they have to make applications for practically everything to the CTC now and in the future, with this legislation, there will be far fewer.

There will be new streamlined procedures. We are encouraging the use of mediation to resolve disputes between shippers and carriers. We have introduced the final offer arbitration as something we think will be inexpensive and to resolve disputes more quickly.

We tried to streamline the abandonment provisions that are now in the Railway Act which will mean that the agency will hopefully have less work and take less time—I can ask Mrs. Bloodworth just to elaborate on it—so the nature of the functioning of this agency is going to be considerably different from the CTC and there is less regulation, so the agency can be quite a bit smaller.

• 1640

As you know, Mr. Nielsen is the president of the CTC now and he will go on to become president of the NTA if this legislation is passed. I think we can put forward a very efficient and slimmed-down agency for his operation. I would like to ask Mrs. Bloodworth to give you a little more detail.

Ms Bloodworth: I think the Minister has covered most of the points. The main point is it will be a smaller agency designed specifically to be responsive to the public. There are time limits throughout the bill which will require the agency to respond within a reasonable time to the requests and applications made to it. All of those things will make it more responsive to the public generally and to carriers and users specifically.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I can understand a lot of it. It seems to me if a national transportation agency is going to be able to do a job in this country, it has to have power when power is needed. There are times when someone has to say: This must stop; or this must go on. I think the agency is the one which must do it. If you do not have it, eventually you have chaos.

I compare it to a classroom. I taught school for 13 years. I like to have a nice atmosphere in my classroom, but there are rules and regulations and times came when we had to step on it and take the boy downstairs and use the strap. It was not very often, but at times it had to be done in order to maintain the

[Traduction]

Pourquoi ce nouveau régime, ce nouvel office, plutôt que de conserver la CCT?

M. Crosbie: Nous estimons que la CCT a pris trop d'extension elle est devenue encombrante, elle s'occupe de beaucoup de secteurs qu'il vaudrait mieux lui retirer pour en donner la responsabilité au ministère afin de diminuer le nombre de règlements. Nous essayons d'en faire quelque chose de plus efficace, d'imposer des limites de temps pour le traitement des demandes.

Il y aura bien sûr beaucoup moins de demandes. Vous savez, dans le secteur aérien, on doit présenter des demandes pour presque tout à la CCT actuellement, mais à l'avenir, à cause de cette loi, il y en aura beaucoup moins.

La procédure sera beaucoup plus simple. Nous encourageons la médiation pour résoudre les différends entre expéditeurs et transporteurs. Nous prévoyons l'arbitrage de leur finale comme étant quelque chose de moins coûteux, à notre avis, pour résoudre plus rapidement les différends.

Nous avons essayé de simplifier les dispositions concernant l'abandon, actuellement dans la loi sur les chemins de fer, ce qui signifie que l'Office aura, nous l'espérons, beaucoup moins de travail et prendra moins de temps à le faire—je peux demander à M. Bloodworth de vous donner plus de détails—par conséquent la nature du fonctionnement de cet office sera très différente de celle de la CCT. Il y aura moins de règlements, on aura donc besoin d'un office de beaucoup plus petite taille.

Vous n'êtes pas sans savoir que M. Nielsen est actuellement président de la CCT et qu'il deviendra président de l'ONT si cette loi est adoptée. J'estime que nous pourrions établir à son intention un office très efficace avec un personnel réduit. J'aimerais demander maintenant à M^{me} Bloodworth de vous donner un peu plus de détails.

Mme Bloodworth: Je crois que le ministre a fait le tour de la question. Le point principal, c'est qu'il s'agira d'un office plus petit, conçu spécialement pour répondre aux demandes du public. On retrouve partout dans le projet de loi des délais que l'office devra respecter pour répondre aux demandes qui lui seront présentées. Tout cela fera qu'on répondra plus rapidement au public en général et aux transporteurs et aux usagers en particulier.

M. Taylor: Monsieur le président, je comprends presque tout. Pour qu'un office national des transports puisse faire son travail dans ce pays, il faut d'après moi qu'il ait les pouvoirs nécessaires. À certains moments, quelqu'un doit pouvoir dire: il faut que ça cesse, ou il faut continuer. Il appartient à mon avis à l'office de jouer ce rôle. Autrement, ce serait la pagaille.

On peut faire une comparaison avec une classe d'élèves. J'ai enseigné pendant 13 ans. J'aimais bien qu'une bonne atmosphère règne dans ma classe, mais il y avait des règlements et parfois on devait les appliquer. On conduisait l'élève au bureau du directeur où on lui administrait une correction. Cela ne s'est pas produit très souvent, mais à certains moments il a fallu le

[Text]

discipline of the classroom so we could have the proper atmosphere.

I look at subclause 35.(4), which says:

The Agency may require a person to do or refrain from doing any act, matter or thing that the person is or may be required to do . . .

It seems to me this agency has to have this power and have men and women in there who will exercise the power when the national interest so desires it. Have you any comments on this?

Mr. Crosbie: Yes. I think it will have powers it can exercise in those kinds of situations, but this legislation is based on a new regulatory philosophy. The belief is that less regulation, greater reliance on competition and the market and a more open and accessible regime of regulation will give us a more efficient and better transportation system. The philosophy of the present legislation is a tremendously detailed and intricate regulation based, I suppose, on the principle you cannot trust anyone; there has to be some third party to supervise everything.

This is why it is a different kind of agency. It is going to be smaller. It will take a multimodal approach, as they call it. We hope its proceedings will be less costly and quicker. There is a tremendous administrative burden on shippers and carriers now, particularly the airline business which I was more or less familiar with. You talk about permission; in the airline business you just about had to get permission to go to the bathroom. Apply to the CTC.

There is a change also in the policy situation. We cannot interfere with the CTC. We cannot direct them about what policy to adopt. When I say "we" I mean government will be able to give policy directives to the new NTA. We will not be able to interfere in cases before them, the quasi-judicial side, but we will be able to provide policy directions, which is not possible at the moment.

There are a number of differences; therefore, we need fewer people and a different kind of agency. It is going to be nine members all in office during good behaviour. At the present time there is a great many more than that. We are no longer going to have a rail section and an air section; they will cover all modes. We think this will be much more effective.

Mr. Taylor: I think the policy question is very important. After all, the government is elected to govern, and some board should not be able to do something contrary to the policy of the government. I think it is an excellent part of this.

• 1645

When you mention a new regime, it makes me a little bit nervous. When I was at normal school, one of the teachers said

[Translation]

faire pour assurer la discipline dans les classes afin que le calme règne.

Le paragraphe 35.(4) stipule:

L'office peut ordonner à quiconque d'accomplir un acte ou de s'en abstenir lorsque l'accomplissement ou l'abstention sont prévus par . . .

J'estime que l'office doit avoir ce pouvoir et se composer d'hommes et de femmes qui pourront exercer ce pouvoir lorsque l'intérêt national est en jeu. Avez-vous des remarques à faire à ce sujet?

M. Crosbie: Oui. Je crois que l'office aura ce pouvoir et qu'il pourra l'exercer dans ce genre de situations, mais ce projet de loi se fonde sur une nouvelle philosophie en matière de réglementation. On croit qu'il faut moins de réglementation, qu'il faut se fier davantage à la concurrence et au marché, avoir un régime de réglementation plus ouvert et plus accessible afin qu'on ait un système de transport meilleur et plus efficace. La loi actuelle prévoit une réglementation très détaillée et fort complexe fondée, je suppose, sur le principe qu'on ne peut se fier à personne, qu'il faut une tierce partie pour tout surveiller.

C'est la raison pour laquelle il s'agit ici d'un genre d'office tout à fait différent. Il sera plus petit, il adoptera une approche multimodale, pour employer le terme consacré. Nous espérons qu'il pourra fonctionner de façon moins coûteuse et avec plus de rapidité. Le fardeau administratif est très lourd actuellement pour les expéditeurs et les transporteurs, surtout pour les lignes aériennes que je connaissais plus ou moins. Vous parlez de permission; dans les lignes aériennes, il fallait presque demander la permission pour aller aux toilettes. Faire une demande à la CCT.

Il y a également un changement en ce qui concerne la politique. Nous ne pouvons nous ingérer dans les affaires de la CCT. Nous ne pouvons leur dire quelle politique adopter. Lorsque je dis «nous», je veux dire que le gouvernement pourra donner des directives en matière de politique au nouvel office national des transports. Nous ne pourrions pas nous ingérer dans les causes qu'il jugera, l'aspect quasi judiciaire, mais nous allons pouvoir donner une orientation à la politique, ce que nous ne pouvons faire pour l'instant.

Il y a plusieurs différences; par conséquent, nous aurons besoin de moins de gens et d'un office de type différent. L'office comprendra neuf membres inamovibles. Actuellement, il y en a beaucoup plus. Nous n'aurons plus la section ferroviaire et la section aérienne; l'office englobera tous les modes de transport. Nous sommes d'avis qu'il sera beaucoup plus efficace.

M. Taylor: La question de la politique est très importante. Après tout, le gouvernement a été choisi pour gouverner, et les offices ne devraient pas pouvoir faire quelque chose qui est contraire à la politique du gouvernement. Il s'agit là à mon avis d'une partie du projet de loi qui est excellente.

Lorsque vous parlez d'un nouveau régime, ça me rend un peu nerveux. Lorsque je fréquentais l'école normale, un des

[Texte]

to us one day that when we went out teaching we were going to have a new system, the enterprise system. If a kid wants to roll his pencil up and down his desk for half an hour, let him do it.

I could not accept that. I could not conceive of any kid learning anything in my classroom by rolling a pencil up and down the desk. I would stop it; I would tell them to stop rolling pencils and do some work.

So at times it does not matter what system you have; there has to be a sensible stopping point. There are a lot of good things about the enterprise system in teaching school, but there are a lot of terrible things too.

I am glad to see that the government is going to take a definite stand. Do I have another half minute?

The Chairman: Yes, if you are going to get out of school and back here.

Mr. Taylor: I apologize for that.

The Chairman: Actually, I am glad you raised it. I want members to look at this briefing book. There is a very good explanation of the old act and the new act. Some people think that under the new act, under proposed section 23.1, the Cabinet will give policy direction to the CTC.

Over the break I hope you all look at it, because after the break when we have witnesses, the question is going to be geared more to the sections of the bill.

Mr. Taylor: One of the things I thought was very unfair competition when I was in the transportation business was that truckers could not properly compete with railways and national transportation systems. The railways had a tremendous advantage. They had one hearing in the CTC. A trucker had to go into every province and have a hearing, which would cost thousands of dollars. That had to be added to the cost of trucking and the cost to the shipper, and the shipper had to add it to the cost to the consumer.

So trucking could not compete in Canada with the railways. In order to make them compete in Alberta we made arrangements with several American states. This way our truckers could go from state to state without buying a licence, without any additional cost; and their truckers could drive right through Alberta to Alaska without any additional cost. As a result we were able to build a tremendous meat industry between Alberta and Quebec.

That system is still in place. We begged the provinces at that time to let us have reciprocity and do away with these licences. But the provinces just would not go for it.

How soon are we going to be in a position where we are not going to operate as ten separate states but as a nation in which truckers have a fair chance to compete with other modes of transportation.

[Traduction]

enseignants nous a dit un jour qu'au moment où nous serions prêts à enseigner nous aurions un nouveau système, celui de la libre initiative. Si un enfant veut rouler son crayon pendant une demi-heure sur son pupitre, laissez-le faire.

Je ne pouvais accepter cela. Je ne pouvais concevoir que l'enfant puisse apprendre quelque chose dans ma classe s'il faisait rouler son crayon sur son pupitre. Je l'arrêtera, je lui dirais d'arrêter de faire cela et de travailler.

Par conséquent, quel que soit le régime qu'on a, il faut qu'il y ait une limite. Il y a beaucoup de bonnes choses dans la libre initiative dans l'enseignement, mais il y a également beaucoup de choses effroyables.

Je suis heureux de voir que le gouvernement va adopter une position bien arrêtée. Est-ce que j'ai encore une demi-minute?

Le président: Oui, si vous voulez bien sortir de l'école et revenir ici.

M. Taylor: Je m'en excuse.

Le président: En réalité, je suis heureux que vous ayez soulevé cette question. J'aimerais que les députés consultent ce document d'information. Il contient une très bonne explication de l'ancienne loi et de la nouvelle. Certains pensent que sous le régime de la nouvelle loi, du projet d'article 23.1, le Cabinet donnera à la CCT des directives pour son orientation.

J'espère qu'au cours du congé vous aurez l'occasion de consulter ce document, car après, lorsque nous entendrons les témoins, les questions porteront davantage sur les articles du projet de loi.

M. Taylor: Ce qui me semblait une concurrence très déloyale lorsque je travaillais dans le domaine des transports c'est que les camionneurs ne pouvaient concurrencer les chemins de fer et les compagnies nationales de transport. Les sociétés de chemins de fer avaient un avantage énorme. Elles n'étaient assujetties qu'à une audition de la CCT. Le camionneur, lui, devait passer par une audition dans chaque province et ça lui coûtait des milliers de dollars. Il fallait ajouter à cela le coût du camionnage, le coût à l'expéditeur, que celui-ci devait ajouter au coût au consommateur.

Par conséquent, le camionnage ne pouvait pas concurrencer les chemins de fer au Canada. Afin que le camionnage devienne compétitif en Alberta, nous avons conclu des accords avec plusieurs États américains. De cette façon, nos camionneurs pouvaient se rendre d'un État à l'autre sans acheter de licence, sans coût additionnel, et les camionneurs américains pouvaient traverser l'Alberta pour se rendre en Alaska sans frais supplémentaires. Nous avons donc pu créer entre l'Alberta et le Québec une industrie de la viande très importante.

Ce système est toujours en place. Nous avons supplié les provinces à l'époque d'accepter une mesure de réciprocité et de laisser tomber les licences. Elles ont fait la sourde oreille.

Quand pourrons-nous cesser d'agir comme 10 États distincts mais comme un seul pays dans lequel les camionneurs auront la chance de concurrencer les autres modes de transport?

[Text]

Mr. Crosbie: If the committee approves the bill and the House passes it, then we have a three-year transition period, at the request of the trucking industry. The shippers of course are opposed to this, so it is a compromise. The trucking industry is not pressing us to do this quicker, Mr. Taylor. So it will be three years. After that they will only be subject to a fit-and-able test, and all the travail they have experienced now in having to get licences everywhere will be gone. That should be a big advantage of the bill to them.

Mr. Taylor: The late Robert Winters, who was a good friend of mine, transferred the power of interprovincial traffic from the federal to the provinces. Will that power be taken back by the federal, and if so, will the federal then play a part in the construction of more roads than just the Trans-Canada Highway and the Yellowhead?

• 1650

Mr. Crosbie: They will not do away with it completely, but they will not be in a position to regulate on economic grounds the trucking industry. You know, they will no longer be able to prevent them from operating for economic reasons, which is now the main reason they do that.

I notice here part two of the MVTA will continue the existing system of delegation, but it will provide the provincial transport boards with licensing criteria that they are obliged to follow, and it allows for federal regulations to ensure national uniformity.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Crosbie: I might point out something for Mr. Taylor, if it is all right, Mr. Chairman. He might be interested in this. One of the reasons this bill is so attractive to resource companies, particularly in the west . . . I notice from this report here, which is on coal, that in 1975, on average, the proportion of freight rates to contract prices in the traditional mines was 13.6%; then in 1980 that had gone to 23%, and in 1985 it was 31.9%. That is the proportion of freight rates to their contract prices. So you can see what their experience has been over 10 years and how important an item this is to the coal industry, for example.

Mr. Taylor: Is that something we have?

Mr. Crosbie: It is on a coal fact sheet. We can see you get a copy if you are interested.

Mr. Taylor: Thank you very much. I would like to have a copy.

The Chairman: Clerk, all these papers the Minister has referred to, let us get them so the members can use them. Okay, Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Minister, let me add my words of welcome. I have one technical note at the beginning. You mentioned

[Translation]

M. Crosbie: Si les membres du Comité approuvent le projet de loi et si la Chambre l'adopte, nous aurons une période transitoire de trois ans, à la demande de l'industrie du camionnage. Les expéditeurs s'y opposent bien sûr, par conséquent il s'agit d'un compromis. Nous ne subissons aucune pression de la part de l'industrie du camionnage pour accélérer les choses, monsieur Taylor. Par conséquent, il y aura cette période de trois ans. Après cela, ils seront soumis au test de l'aptitude et de la compétence, et n'auront plus à s'occuper d'obtenir des licences pour se déplacer. Ce projet de loi représente donc pour eux un grand avantage.

M. Taylor: Feu M. Robert Winters, un de mes bons amis, a transféré les pouvoirs du trafic interprovincial du gouvernement fédéral aux provinces. Est-ce que ce pouvoir sera repris par le gouvernement fédéral, et dans l'affirmative, celui-ci jouera-t-il un rôle dans la construction d'autres routes que la Transcanadienne et la Yellowhead?

M. Crosbie: On ne leur enlèvera pas complètement ce pouvoir, mais les provinces ne pourront plus réglementer le secteur du camionnage pour des raisons économiques. Elles ne pourront plus invoquer les arguments économiques pour empêcher les camions de circuler, ce qui est à l'heure actuelle la raison principale pour laquelle elles s'y opposent.

Je constate ici que la partie II de la Loi sur le transport par véhicule à moteur va maintenir le système actuel de délégation, mais elle imposera aux commissions régionales de transport des critères en matière de licence que celles-ci seront obligées de respecter, et elle prévoit une réglementation fédérale pour assurer l'uniformité dans tout le pays.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Angus.

M. Crosbie: J'aimerais encore souligner une chose à l'intention de M. Taylor, si vous le permettez, monsieur le président, car je crois que ça l'intéressera. L'une des raisons pour lesquelles ce projet de loi convient si bien aux industries extractives, en particulier dans l'Ouest . . . Je note dans ce rapport sur le charbon qu'en 1975, le fret dans les mines traditionnelles représentait en moyenne 13,6 p. 100 des prix des contrats, qu'en 1980 cette proportion était passée à 23 p. 100 et qu'en 1985, elle était de 31,9 p. 100. C'est ce que représente le fret dans les prix des contrats. Vous pouvez donc juger de l'évolution en 10 ans et de l'importance de ce poste pour l'industrie charbonnière, par exemple.

M. Taylor: Est-ce que nous avons ces chiffres?

M. Crosbie: Ils se trouvent dans la note documentaire sur le charbon. Si vous le voulez, nous pouvons vous en obtenir un exemplaire.

M. Taylor: Je vous remercie; j'aimerais en effet en avoir un exemplaire.

Le président: Greffier, veuillez donc distribuer aux membres tous les documents dont le ministre a parlé. Monsieur Angus, c'est votre tour.

M. Angus: Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue, monsieur le ministre. J'ai une question pratique à vous poser

[Texte]

earlier on that you hoped to have this legislation in place by January 1, 1988. I assume that is when it would be available to be used. Let us back up from then. How much time do you need between royal assent and having the legislation functioning?

Mr. Crosbie: We are hoping we will have the legislation passed through Parliament by the end of June. Then we need about six months to have everything ready for January 1, 1988.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Minister. Let me go back to the mixture of the regional discussion and the question of the designated area in the north. One of the things we heard loud and clear during the committee's tour of the western Arctic almost a year ago was the need for some flexibility.

Now, section 102 of the act, under Part II and the regulation, allows the Governor in Council to modify the demarcation line between southern and northern Canada. Part of what we heard, but also in terms of our own discussions, when we look at . . . Well, for example, the starting point where under the definition it says "commencing on the point of intersection of the Atlantic coast of Canada with the 50th parallel", using that as an example, it is conceivable that there are communities that are south of that line that are in the same fragile circumstances as communities north of that line—fragile in the sense that they cannot withstand unfettered competition. The bill clearly indicates its support in principle to the fact that some communities need protection.

If through the course of our hearings we receive further evidence to justify not a north-south demarcation line, but a demarcation line that separates fragile from the not so fragile, and even if that demarcation line drops almost vertically, if I can use that expression, to place part of Atlantic Canada, for example, comes farther south to include parts of northern Quebec that are now not included, parts of northern Ontario, and parts of northern B.C., for example, would the government be adverse to seeing that kind of amendment coming forth from this committee?

• 1655

Mr. Crosbie: I am under the impression there is a flexibility there now.

The Chairman: Again the briefing book, Mr. Angus, 102—

Mr. Angus: I have read it. I have read it, Mr. Chairman.

The Chairman: —and it say you can modify north and south.

Mr. Angus: But this is the point, Mr. Chairman. It is very clear it is a north-south demarcation.

[Traduction]

avant tout: vous disiez tout à l'heure que vous espériez que la loi entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 1988 au plus tard. C'est sans doute la date à laquelle elle serait appliquée, mais revenons un peu en arrière: combien de temps vous faudra-t-il entre la sanction royale et la mise en vigueur de la loi?

M. Crosbie: Nous espérons que la loi sera adoptée par le Parlement avant la fin de juin, et il nous faudra ensuite six mois pour que tout soit prêt pour le 1^{er} janvier 1988.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le ministre. Permettez-moi de revenir aux deux questions dont nous avons parlé tout à l'heure, à savoir la discussion sur les régions et la question de la zone désignée dans le Nord. Lors du voyage que le Comité a effectué dans la partie occidentale de l'Arctique il y a presque un an, on n'a cessé de nous réclamer à cor et à cri un peu plus de souplesse.

Or, l'article 102 de la loi, dans la partie II et dans les règlements, autorise le gouverneur en conseil à modifier la ligne de démarcation entre le Canada du Nord et le Canada du Sud. Nous en avons discuté entre nous, mais nous avons aussi souvent entendu, lorsque nous examinons . . . Prenez par exemple le point de départ dans la définition qui dit: «commençant à l'intersection de la côte Atlantique du Canada et du cinquantième parallèle». Si l'on se fonde là-dessus, il pourrait y avoir des collectivités au sud de cette ligne qui seraient tout aussi vulnérables que des collectivités au nord de cette ligne, vulnérables au sens où elles ne pourraient résister à une concurrence débridée. Il est certainement reconnu, dans le projet de loi, que certaines collectivités ont besoin de protection et que la loi, en principe, vise à la leur donner.

Si les témoignages que nous entendons au cours de nos audiences continuent à plaider en faveur d'une ligne de démarcation qui ne séparerait pas le Nord du Sud, mais plutôt les zones vulnérables de celles qui le sont moins, même à supposer que cette ligne de démarcation soit déplacée au point de devenir presque verticale, si vous me permettez cette expression, pour inclure une partie des provinces de l'Atlantique, par exemple, et passe plus au sud pour inclure des régions du nord du Québec qui n'y figurent pas à l'heure actuelle, des régions du nord de l'Ontario et des parties du nord de la Colombie-Britannique, par exemple, le gouvernement s'opposerait-il à un amendement de ce genre s'il émanait de ce Comité?

M. Crosbie: Voilà ce qu'on peut appeler de la souplesse, à mon avis.

Le président: Dans le document de travail, monsieur Angus, 102 . . .

M. Angus: Je l'ai lu, monsieur le président, je l'ai lu.

Le président: . . . et il y est dit qu'on peut faire des modifications en ce qui concerne le nord et le sud.

M. Angus: Mais c'est justement ce dont il s'agit, monsieur le président: il ressort très clairement qu'il s'agit là d'une démarcation nord-sud.

[Text]

The Chairman: Or south-north.

Mr. Angus: But I am talking in some cases of an east-west dividing line. This is the point I want to make. The principle in the bill basically is north-south and there is to be some kind of demarcation line. What I am looking for is whether the Minister would be prepared to see some greater flexibility to say up front that if we get the evidence, it would no longer be a north-south line, but a line that has separated fragile from non-fragile, regardless of where they may be within the geography of Canada.

Mr. Crosbie: I do not want to rule out anything, if you have proposals or if anyone does. There might appear to be a better way of doing things. I certainly would not rule it out in advance. But my understanding is that the designated line in the legislation now can be changed to include other areas. You would have to make, I believe, an application to the NTA. If they recommended it, then the government could change the line. I believe this is how it works. Even in the southern areas, if it is a remote community, it will be eligible for an essential service subsidy and so on. There appears to be flexibility there now, but if you have other suggestions, I am sure the committee would be glad to look at them.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Minister.

There are other areas we heard about during our hearings under *Freedom to Move*. One was dealt with during second reading debate as well and it has been dealt with in the press. It is the whole question between the method of regulation, particularly the air industry, but it is also applicable to the trucking industry as it relates to safety.

The example we have always used has been the last passenger, on the last trip before the airline goes bankrupt. Regardless of the number of inspectors or the number of safety regulations out there, what guarantee is there that parts have not been pushed to the limit, that pilots have not been pushed to the limit, that mechanics have not been pushed to the limit, to squeeze every last mile out of the equipment and out of the human being?

In an environment where competition could lead to such a situation, where resources are stretched to the limit, what guarantee is there in this bill or in any companion bill that we will not see some very dangerous situations created in the air or on our highways?

Mr. Crosbie: I think we have to face the fact that it is impossible for bills to guarantee anything. For example, under the present legislative framework, we all know that occasionally—and we are very lucky in Canada that our record is very good—there may be some operators—there have been such operators in the past, air operators—who have not observed all the rules and the regulations, who want to cut corners and so on. Sometimes this has happened in the north. I do not want to name anyone, of course.

This is a situation that arises under the present regime. I do not think the danger is any greater under the new regime. Of course, I have outlined some of the initiatives that we have taken and that we are going to continue to take. We are going

[Translation]

Le président: Ou sud-nord.

M. Angus: Et ce dont je parle maintenant, c'est d'une ligne de démarcation est-ouest. Le projet de loi propose le principe d'une ligne essentiellement orientée nord-sud et ce que je demande, moi, c'est si le ministre serait disposé à introduire là plus de souplesse et de nous dire en toute franchise que, si les témoignages que nous entendrons vont dans ce sens, ce ne serait plus une ligne nord-sud, mais une ligne qui séparerait des régions vulnérables de régions peu vulnérables, où que ces régions se trouvent au Canada.

M. Crosbie: Si vous avez des propositions, vous ou toute autre personne, je ne voudrais rien exclure. Il y a peut-être de meilleures façons de s'y prendre et je ne voudrais rien écarter d'avance. Mais je crois comprendre que la zone désignée dans la loi peut être modifiée pour en inclure d'autres. Vous devrez je crois en faire la demande à l'ONT. Je crois que, s'il y a une recommandation, le gouvernement pourrait modifier la ligne. Même dans les régions méridionales, s'il s'agit d'une collectivité éloignée, elle sera admissible à une subvention, par exemple, pour service essentiel. Il semble qu'il y ait maintenant une certaine souplesse dans le système, mais si vous avez d'autres propositions, je suis certain que le comité se fera un plaisir de les examiner.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Nous avons entendu parler d'autres questions au cours de nos audiences concernant le rapport *Aller sans entraves*. Il en a également été question au cours du débat de seconde lecture et la presse en a parlé. Il s'agit de l'aspect sécurité dans la réglementation des transports aériens, mais également dans celle des transports routiers.

Nous avons toujours pris pour exemple le cas du dernier passager du dernier vol avant que la compagnie aérienne ne fasse faillite. Vous aurez eu beau prescrire un certain nombre d'inspections ou de règles de sécurité, qu'est-ce qui vous assure que, pour tirer tout ce qu'on pouvait du matériel et des êtres humains, les pièces n'ont pas été utilisées jusqu'à la limite de l'usure, les pilotes et les mécaniciens jusqu'à la limite de la fatigue?

Dans un milieu où la concurrence pourrait aboutir à une telle situation, où les ressources sont exploitées à fond, en quoi ce projet de loi ou un autre nous assure-t-il que nous ne créons pas, dans nos avions ou sur nos routes, des situations fort dangereuses?

M. Crosbie: Ne nous leurrions pas, un projet de loi ne peut rien garantir. Nous savons tous qu'il est arrivé à l'occasion, avec la loi actuelle—et reconnaissons que nous avons eu de la chance au Canada et que nous nous en sommes bien tirés—qu'il y a eu certaines compagnies aériennes, dont je ne dirai pas le nom, qui, pour faire des économies, n'ont pas respecté toutes les règles. Parfois, cela s'est produit dans le Nord.

C'est une situation qui s'est produite avec le régime actuel et je ne pense pas que le danger augmente sous le nouveau régime. Bien entendu, nous avons pris et continuerons à prendre certaines mesures en multipliant, par exemple, les

[Texte]

to have more inspection and more inspectors. I will not list them all again.

We are taking steps now to improve safety. For example, for air navigation, we are going ahead, as you know—you have a great interest in this area—with new radar systems. The airport radar modernization plan will cost \$800 million. Even though we have budgetary restraints, we will have more safety inspectors in aviation for dangerous goods.

I do not think under this legislation there is any increased likelihood of safety violations. But there is always the possibility and we will have to be vigilant to watch.

Mr. Angus: Just one example, Mr. Minister, and a specific question on the trucking side. I used this example in the House. Under existing regulations, pulp trucks are not required to have operative brakes on their extra axle, the one that comes down when they have a load on. What happens is that in a new truck the brakes work until they wear out, then the lines are cut. There is nothing illegal with what they do, because regulations do not require brakes on that extra axle, but it does reduce their stopping factor by some measure.

• 1700

Clearly it is happening where safety has in effect been compromised, albeit under the existing rules. The concern is, in the long term, what it really means if you get into a cut-throat situation.

You have mentioned inspectors a couple of times, and I wonder if you could table with the committee, not necessarily today, an indication of the current inspection staff for the jurisdiction that you are responsible for, their service area, the number of planes that are based, and the number of bases within those areas. What types of inspectors are they? Are they airworthiness or are they other kinds? Then the committee can get a picture of what is in place and, in addition, what is proposed. It is one thing to say that you are going to have some more inspectors—and I appreciate that you are being sincere in this—but if it there are only five, spread over a country the size of Canada, it does not mean diddley-squat.

Let us take a look at what it realistically is so we can judge whether there is in fact the necessary dollars and cents behind that plan to do what you would like to do.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I certainly agree that we should get you the information you want in that direction. Now, my attitude is this: I look on the House of Commons standing committees as a valuable assistance to a Minister in checking on the bureaucracy. If these committees are going to function properly... I am the Minister of a department that has 22,000 people. Anyone who thinks that the Minister can know exactly what is going on everywhere in his department—it is just not possible, even if you had all week to spend being

[Traduction]

inspections et en ayant plus d'inspecteurs. Je ne veux pas revenir sur toutes ces mesures.

Nous prenons d'ores et déjà des mesures pour améliorer la sécurité. C'est ainsi que, pour la navigation aérienne—je sais que vous vous intéressez beaucoup à cette question—nous mettons en place de nouveaux systèmes de radar. Le programme de modernisation des radars des aéroports reviendra à 800 millions de dollars. Malgré les restrictions budgétaires, nous aurons, dans les transports aériens, davantage, d'inspecteurs pour détecter les produits dangereux.

Je ne pense pas que la sécurité soit compromise par cette loi, mais cela est toujours possible, et nous devons redoubler de vigilance.

M. Angus: Permettez-moi, monsieur le ministre, de reprendre un exemple que j'ai évoqué à la Chambre, et qui se rattache au camionnage. D'après le règlement actuel, il n'est pas exigé des camions de bois à pâte d'avoir des freins de service sur leur essieu supplémentaire, celui qui s'abaisse quand ils sont chargés. Avec un nouveau camion, on roule jusqu'à ce que les freins soient complètement usés et il y a alors rupture des conduites de freins. Leur façon de procéder n'a rien d'illégal, parce que le règlement n'exige pas qu'il y ait des freins sur cet essieu supplémentaire, mais cela réduit, dans une certaine mesure, la puissance de freinage.

Cela se passe avec le règlement actuel, et pourtant la sécurité laisse à désirer. On peut se demander ce qui arrivera un jour lorsqu'une situation vraiment dangereuse se présentera.

Vous avez parlé de plusieurs reprises d'inspecteurs et je voudrais vous demander de présenter au Comité, sinon aujourd'hui du moins plus tard, des données sur les inspecteurs qui relèvent actuellement de vous, les régions où ils opèrent, le nombre d'avions dans les bases et le nombre de bases dans ces régions. De quel genre d'inspecteurs s'agit-il? Est-ce que ce sont des inspecteurs chargés de la navigabilité ou d'autres domaines? Le Comité pourra alors se faire une idée de ce que nous avons déjà et de ce qu'on propose d'ajouter. C'est bien joli de dire que vous allez augmenter le nombre d'inspecteurs—et je ne mets pas en doute votre sincérité—mais s'il n'y en a que cinq pour un pays comme le Canada, cela ne va pas changer grand-chose à l'affaire.

Examinons donc les faits et les chiffres afin que nous puissions décider si vous avez les ressources financières suffisantes pour vous permettre de faire ce que vous voudriez faire.

M. Crosbie: Monsieur le président, je reconnais certainement que vous devriez recevoir toute l'information nécessaire pour être juges. Et je pars du point de vue suivant: les comités permanents de la Chambre des communes constituent pour le ministre une aide précieuse pour surveiller les bureaucrates. Si ces comités doivent jouer correctement leur rôle... Mon ministère compte 22,000 personnes. Si vous vous imaginez qu'un ministre peut être au courant de tout ce qui se passe dans son ministère, vous vous trompez, c'est impossible, même

[Text]

Minister of Transport. The way it works, I am lucky if I can get a few hours to spend on transport. I am at so many other committee meetings—I do not mean this committee—Cabinet committees and the like.

So I will be glad to have the committee check and see what is going on in safety, and how many inspectors they have; if they are adequate and are really doing what they say. That would help me. I would like to be sure I was doing what I said I am doing. So we will certainly try to co-operate.

Mr. Angus: And you will supply that information in written form to the committee?

The Chairman: Mr. Mulder is going to be here for a good part of the meetings. I am sure he will be able to get that information for you.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Minister.

The Chairman: Thank you very much., Next we have Mr. Belsher and then Mr. Reid on the first round. Mr. Angus had 10 minutes, and I hope both of you are less than 10 minutes.

Mr. Belsher: We will try, Mr. Chairman.

I am glad to have you here, Mr. Minister. I would like to follow along on what Mr. Angus was saying about safety. With regard to trucking, will the regulations on safety be a federal matter or will they be more of a provincial matter under our new National Transportation Act?

Mr. Crosbie: As I understand it—but I can get Mr. Mulder to elaborate—what we are in the process of doing now, and what we think we have done, is get agreement among all the provinces, the territories, and the federal government on a national, uniform safety code. It has been agreed in principle—it was agreed last fall—so it will be a national, uniform code. Different aspects of it are going to come into force in the various provinces at different times over the next couple of years to 1990.

Mr. Belsher: Is it provincial, or is it federal, or is it both?

Mr. Mulder: To just add to what the Minister said, that agreement, the Motor Vehicle Transport Act, would allow the Governor in Council to pass regulations that would contain the main elements of the safety code. As part of the regulations for a fitness test, we would then say that if the provinces regulate according to these fitness criteria, including the safety code aspects, then they can run the system on our behalf.

Mr. Belsher: Mr. Gray mentioned predatory pricing. Over the years trucking has taken a considerable amount of traffic away from the railways. Is there anything in the combination of bills, if the railway should become predators against trucking, to get some of that back or that this could be prevented? You outlined that there were sufficient safety

[Translation]

si vous n'aviez que cela à faire. La situation étant ce qu'elle est, je m'estime heureux lorsque j'ai quelques heures à consacrer aux transports. Une bonne partie de mon temps est absorbée par les réunions de comités, et je ne parle pas de ce Comité, mais des comités du Cabinet et autres.

C'est donc avec plaisir que je laisse au Comité le soin de vérifier ce qui se passe en matière de sécurité et combien d'inspecteurs nous avons à cet effet, quelles sont leurs qualifications et s'ils font vraiment ce qu'ils sont censés faire. Cela me serait fort utile, car je voudrais pouvoir être certain de m'acquitter correctement des responsabilités qui m'incombent. Nous serons donc tout disposés à collaborer avec vous.

M. Angus: Et vous fournirez au Comité cette information par écrit?

Le président: M. Mulder va assister à une grande partie des réunions et il pourra certainement vous procurer cette information.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président et monsieur le ministre.

Le président: Merci beaucoup. La parole est maintenant, pour le premier tour, à M. Belsher puis à M. Reid. M. Angus a pris dix minutes, et j'espère qu'aucun de vous n'en prendra autant.

M. Belsher: Nous essayerons, monsieur le président.

Je suis heureux de vous voir parmi nous, monsieur le ministre. Je voudrais revenir sur ce que disait M. Angus à propos de la sécurité. Avec notre nouvelle Loi nationale sur les transports, le règlement sur la sécurité des camions relèvera-t-il du gouvernement fédéral ou davantage des gouvernements provinciaux?

M. Crosbie: Je crois savoir—mais je m'en remets à M. Mulder pour vous donner des précisions—qu'à l'heure actuelle nous essayons de dégager un consensus entre toutes les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral pour l'élaboration d'un code de sécurité national qui soit uniforme. Nous sommes parvenus à l'automne dernier à une entente de principe et ce sera donc un code national uniforme dont certains aspects entreront en vigueur, d'ici 1990, à différentes dates selon les provinces.

M. Belsher: Ce code est-il donc provincial ou fédéral, ou les deux à la fois?

M. Mulder: Pour compléter ce que disait le ministre, cette entente, à savoir la Loi sur le transport par véhicule à moteur, permettrait au gouverneur en conseil d'édicter un règlement qui contiendra les principaux éléments du code de sécurité. Si les provinces établissent leur règlement conformément à nos critères d'aptitudes, y compris les divers articles du code de sécurité, nous les laisserons alors appliquer le règlement pour notre compte.

M. Belsher: M. Gray parlait de prix de profiteurs. Au cours des années, le camionnage a enlevé aux chemins de fer une grande partie de leur clientèle. Si les chemins de fer essayaient d'évincer les camionneurs, ces projets de loi contiennent-ils une mesure de protection ou de prévention? Vous disiez qu'ils contenaient suffisamment de mesures de sécurité pour chaque

[Texte]

measures in there, I think within each mode, but if there are predators between modes, is that safety in there?

• 1705

Mr. Crosbie: Yes. There are provisions in here that are supposed to protect one mode from overcoming another by predatory tactics. For example, the rule that the railways must charge a compensatory rate are supposed to prevent them from driving a competitor from the market just by dropping the rates.

Of course, we had an example of a successful challenge to the railways in Newfoundland. Atlantic ACE challenged the rates that TerraTransport were charging. As a result the rates were driven up.

There is another provision here that the railways have to charge rates that cover their variable costs. They have to offer the for hire truckers terms and conditions of carriage similar to those that they apply to their own vehicles, containers or trailers. For example, they are not supposed to charge the outsider more for lifting their vehicles, containers and so on than they charge their own subsidiaries or themselves. These are provisions designed to try to prevent predatory behaviour.

Of course, another possibility is applications under the Competition Act.

Mr. Belsher: Right. A number of people have suggested that Canadian railways are not capable of competing with American railways on an equal basis. Do you believe this is true?

Mr. Crosbie: I do not believe it is true. I know there is considerable worry about it. We do not think this to be the case but we know that the railways are concerned about this being a possibility. So this is going to be one of the main areas I think you will have to look at. If I thought the result of this legislation would really be to give U.S. railways a leg-up over Canadian railways or whatever, then I would certainly be prepared to change the legislation, if that is what everybody was satisfied was the case. But we do not share that lack of confidence in the Canadian railways.

As you know, CP stacks up very well in efficiency as compared to the most productive U.S. railways. They have certain advantages over U.S. railways here in Canada because most of the captive shippers are right at their doors. There is a study by Peat Marwick that the committee will be getting. In that they state that Canadian railways generally have lower variable costs than U.S. railways and therefore an immediate advantage over them as far as competitiveness is concerned. In other words, Peat Marwick has found that the Canadian railways can compete for the traffic that is at issue. They find Canadian railway labour costs 23% less than U.S. labour costs and that the advantage is even greater when you take higher U.S. levels of fringe benefits into consideration. I do not want to get too detailed here.

[Traduction]

moyen de transport, mais avez-vous également prévu le cas où l'un des moyens de transport voudrait se substituer à l'autre?

M. Crosbie: Oui. Les projets de loi contiennent des mesures qui visent à protéger un mode de transport contre les pratiques déloyales destinées à le supplanter. C'est ainsi que la règle d'après laquelle les chemins de fer doivent imposer un tarif compensatoire est censée les empêcher d'éliminer un concurrent en baissant les prix.

Nous avons vu, à Terre-Neuve, comment la société Atlantic ACE a jeté un défi, avec succès, à TerraTransport, à la suite de quoi les tarifs ont augmenté.

Il y a une autre disposition d'après laquelle les chemins de fer doivent imposer des tarifs qui couvrent leurs coûts variables. Ils sont obligés d'offrir aux camionneurs pour compte d'autrui des conditions de transport semblables à celles qu'ils appliquent à leurs propres véhicules, conteneurs ou remorques. C'est ainsi qu'ils doivent aligner sur les tarifs qu'ils imposent à leurs propres filiales ou à eux-mêmes les tarifs de chargement des véhicules, conteneurs et autres qu'ils exigent d'une société étrangère. Ces dispositions visent à essayer d'empêcher des pratiques déloyales.

On peut également invoquer, bien entendu, la Loi sur la concurrence.

M. Belsher: Oui. Un certain nombre de personnes considèrent que les chemins de fer canadiens ne sont pas en mesure de concurrencer les chemins de fer américains. Est-ce vrai, à votre avis?

M. Crosbie: Je n'en crois rien. Je sais que la question inquiète beaucoup de gens. Nous n'y croyons pas, mais nous savons que les chemins de fer redoutent cette possibilité. Ce sera l'une des principales questions sur lesquelles vous devrez vous pencher. Si je pensais que ce projet de loi risquait de donner aux chemins de fer américains une longueur d'avance sur les chemins de fer canadiens, je serais certainement disposé à modifier la loi, si cela devait apaiser les craintes, mais je fais confiance aux chemins de fer canadiens.

Vous savez sans doute que CP se compare très favorablement en matière d'efficacité avec les meilleures compagnies américaines. Les chemins de fer canadiens sont un peu mieux placés que les chemins de fer américains, parce que la plupart des transporteurs qui n'ont pas le choix des moyens de transport se trouvent à nos portes mêmes. Peat Marwick a préparé une étude que nous ferons parvenir au Comité, et dans laquelle ils constatent que les chemins de fer canadiens ont généralement des charges variables plus faibles que les chemins de fer américains et sont par conséquent plus concurrentiels. Autrement dit, les chemins de fer canadiens peuvent, d'après Peat Marwick, concurrencer les chemins de fer américains pour les marchandises dont il est question. Les cheminots canadiens coûtent 23 p. 100 de moins que les cheminots américains et l'avantage est encore plus en faveur des Canadiens si vous tenez compte des charges sociales plus

[Text]

As you know, we are going to permit the Canadian railways to enter into confidential contracts. I believe they have said they lost at least \$100 million in revenue in 1984 because they could not do this; they were losing out to the U.S. lines again. So there are some provisions in here that should help them.

But we know, of course, that they are concerned. I think their main argument against competitive line rates is that they say this would help U.S. railways as opposed to them. But I think that both CN and CP have extensive networks in the U.S. Their subsidiaries rank as the seventh largest railway in the U.S., something like 23,000 km of track in 1985.

• 1710

Mr. Benjamin: There are about seven of them left.

Mr. Crosbie: If that is the case, then it is easy to understand why they are the seventh largest.

They are going to be coming before you, and the shippers, and you are going to have to look at all the mass of contradictory fact and argument, and I would be happy to get your views on this.

Mr. Belsher: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, coming from that part of the country from which I do, I have a great concern with respect to the probable impact by American shippers, both trucking and railway.

One of the subjects raised during the course of debate in the House, it was said that Bill C-18 and Bill C-19 would give American railways and truckers easy access to Canada, but at the same time there was not the reciprocal access by Canadian shippers, truckers, and carriers to the United States. My first question—and I do not want you to answer it now, I want to put in my second question, Mr. Minister—would be the parity of that reciprocal arrangement on border crossing by competitors on either side.

The second thing is in our report on the *Freedom to Move* statement the committee recommended that all foreign take-overs of airlines be subject to the National Transportation Agency's merger and acquisition provisions, not only on a question of \$20 million worth of assets but on other factors that might be pertinent. And we also recommended that all foreign take-overs of trucking firms be reviewed, and again, no matter what the value of the assets. There is a fear out there, Mr. Minister, that American take-overs might become a rather dominating factor. Can you explain to me, give me some reason, why we did not introduce some protective factors, or will that be part of the regulation direction to the National Transportation Agency?

[Translation]

élevées aux États-Unis. Mais je ne veux pas entrer ici dans tous les détails.

Vous n'ignorez pas que nous allons autoriser les chemins de fer canadiens à passer des contrats confidentiels. Les chemins de fer se sont en effet plaints d'avoir perdu, en 1984, un minimum de 100 millions de dollars en recettes parce qu'il ne leur était pas permis de passer des contrats confidentiels et qu'ils se trouvaient donc en situation d'infériorité par rapport aux chemins de fer américains. Le projet de loi contient donc certaines dispositions qui devraient les aider.

Mais nous connaissons leurs appréhensions, leur principal argument contre les tarifs concurrentiels étant que ceux-ci seraient favorables aux chemins de fer américains, et non à eux. Mais CN et CP ont tous deux de vastes réseaux aux États-Unis, et leurs filiales se classent au septième rang des chemins de fer américains, totalisant, en 1985, environ 23,000 kilomètres de voies.

M. Benjamin: Il en reste environ sept.

M. Crosbie: Si tel est le cas, il est alors facile de comprendre pourquoi ils occupent le septième rang.

De toute façon, ils vont comparaître devant votre comité, tout comme les représentants des expéditeurs, et vous devrez vous pencher sur ces faits et arguments contradictoires; je serais content de savoir ce que vous en pensez.

M. Belsher: Merci.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur le ministre, vu la région que je représente, l'impact qu'y auront tant l'industrie camionnage que l'industrie ferroviaire américaine m'inquiète énormément.

Lorsque les projets de loi C-18 et C-19 ont été discutés en Chambre, certains ont fait valoir que les compagnies ferroviaires et les camionneurs américains pourraient facilement entrer au Canada sans que l'inverse soit vrai. Ma première question—et je ne veux pas que vous y répondiez maintenant car je veux vous poser une deuxième question auparavant, monsieur le ministre—porte sur la réciprocité qui serait accordée aux compagnies ferroviaires et aux routiers canadiens.

Dans son rapport: *Aller sans entraves*, le comité avait recommandé que tout rachat par des compagnies étrangères de compagnies aériennes soit assujéti aux dispositions de l'Office national des transports régissant les fusions et les acquisitions, non seulement si ce rachat porte sur une somme supérieure à 20 millions de dollars d'éléments d'actifs mais compte tenu d'autres facteurs pertinents. Nous avons également recommandé que tout rachat par des entreprises étrangères de compagnies de camionnage soit passé en revue, et là encore, quelle que soit la valeur des éléments d'actifs. Monsieur le ministre, beaucoup craignent que les entreprises américaines ne se mettent à racheter nos propres compagnies. Pourriez-vous me dire pourquoi aucune mesure de protection n'a été prévue ou si des mesures de ce genre feront partie des règles-

[Texte]

Mr. Crosbie: The U.S. carriers, if they come here to establish operations or subsidiaries, have to meet foreign ownership provisions of the Investment Canada Act. They will have to fit into the Competition Act provisions about corporation concentration that may unduly restrict competition, whether it is foreign or domestic. And there are provisions in the bill for—you have to get consent from the NTA for mergers and so on if your assets are in excess of \$20 million. There is quite a bit of protection there, and I think the thinking in smaller businesses is it is not going to stifle competition if the smaller businesses take one another over, and so on.

The airline situation is that if it is a deal in excess of \$5 million it is subject to Investment Canada; if over \$20 million it is subject to Bill C-18. These provisions catch all airlines that are of any significance, so we did not feel it was necessary to go any further than that.

Mr. Reid: One of the earlier questions raised was how much competition is too much competition, and so on. Will there be guidelines given to the National Transport Agency with respect to what is stifling competition, when it is going to be too much competition, so they will have some guideline in effect by which they would be operative? I am just throwing this out, Mr. Minister, because it is a matter of concern.

But might I move on? In your opening remarks you did indicate that you were concerned with the railways remaining a viable industry, a mode of transportation. You have already answered some questions with respect to competition from the United States and the concern with respect to east-west transportation in competition with Burlington, Vermont, wherever, lying on the other side of the border.

• 1715

I want to refer to a Western Grain meeting wherein it was declared that those persons using modes of transport declared a distinct preference for trucking, even trucking grain wherever possible, to that of railway. I have a little note from the *CN News* which indicated that those people have consistently stated their support for the basic principles of Bill C-18, but feel there are certain provisions in the proposed legislation that prevent it from operating as it must to remain competitive and financially viable.

They talk in terms of it being the only mode of transportation which requires them to maintain its roadbed. There were several other items that they used in saying that Bill C-18 would not allow the CNR, as a Crown corporation, to continue to be viable. They argue the costs that there might be—and I am very mindful of the first questioner here today—they

[Traduction]

ments que le nouvel Office national des transports devra établir?

M. Crosbie: Si des compagnies de transports américaines veulent exercer leurs activités ici ou y créer des filiales, elles devront se conformer aux dispositions de la Loi sur Investissement Canada, dispositions régissant les intérêts étrangers. Elles devront respecter les dispositions de la Loi sur la concurrence relatives à la concentration des entreprises qui risquent de restreindre indûment cette concurrence, qu'il s'agisse d'entreprises étrangères ou canadiennes. De plus, le projet de loi prévoit que les intéressés devront obtenir le consentement de l'Office national des transports pour toute fusion ou acquisition où l'actif dépasserait 20 millions de dollars. C'est une mesure de protection et je crois savoir que les petites entreprises estiment que ces acquisitions n'étoufferont pas la concurrence si de petites compagnies en rachètent d'autres, etc.

Pour ce qui est des compagnies aériennes, si la transaction en cause est supérieure à 5 millions de dollars, elle sera assujettie sur la Loi sur Investissement Canada, et si elle est supérieure à 20 millions de dollars, elle sera assujettie aux dispositions du projet de loi C-18. Ces dispositions concernent donc toutes les compagnies aériennes importantes, et c'est la raison pour laquelle nous n'avons pas estimé qu'il était nécessaire de prévoir quoi que ce soit d'autre.

M. Reid: Quelqu'un a demandé tout à l'heure à partir de quel moment la concurrence devient trop forte. L'Office national des transports recevra-t-il des directives sur la limitation ou l'ampleur de la concurrence autorisée pour qu'il puisse être guidé par quelque chose? Je vous pose cette question, monsieur le ministre, parce que je sais que cela en inquiète plusieurs.

Mais permettez-moi de poursuivre. Dans votre déclaration liminaire, vous avez dit que vous désiriez que l'industrie ferroviaire demeure rentable, soit un moyen de transport efficace. Vous avez déjà répondu aux questions portant sur la concurrence provenant des États-Unis et aux craintes que soulèvent le transport est-ouest entrant en concurrence avec Burlington, avec le Vermont, peu importe, aux États-Unis.

Je voudrais vous renvoyer à une réunion organisée par la *Western Grain* au cours de laquelle il a été dit que ceux qui utilisaient les moyens de transport préféraient nettement la route aux chemins de fer, même pour transporter du grain. D'autre part, un petit article du *CN News* révèle que les intéressés se sont toujours déclarés en faveur des principes fondamentaux du projet de loi C-18, mais estiment qu'il renferme certaines dispositions qui empêchent les chemins de fer de fonctionner comme il se doit pour demeurer compétitifs et rentables.

Ils disent qu'il s'agit du seul moyen de transport pour lequel il faille entretenir la plate-forme. Ils ont également fait valoir que le projet de loi C-18 ne permettrait pas au CN, société d'État, de continuer d'être rentable. Ils disent qu'en raison des coûts—et je comprends les préoccupations exprimées par le premier intervenant aujourd'hui—they s'attendent à ce que leur

[Text]

anticipate a reducing revenue, but claim by reason of the fact that they are a Crown corporation they are not able to control costs in a rationalized, competitive manner.

Now I ask you, sir, in light of these concerns that they would have, how would you maintain the CN as a viable railway mode of transportation?

Mr. Crosbie: I am certainly supportive of CN remaining a viable mode of transportation—a viable company in the transportation field. I believe it has to be permitted to generate the revenues it needs to provide all the capital expenditure and so on, that is necessary to give us an efficient, competitive service. That is why with reluctance, as a politician and as a person interested in people, I have not been able to intervene in situations like the one in Moncton.

CN is concerned about this bill. The railroads are concerned about this bill and, as I understand it, their concern that they believe we are making it more competitive for them to gain revenue—on the revenue side. They believe they are going to be subject to more competition from the U.S. railways, or the truckers and so on.

We are affecting them on the revenue side, but we are not allowing them to do anything major on the expense side, particularly with respect to the abandonment of rail lines that are no longer economic. I do not have the figure in my mind, but there is a stupendous mileage of track on which they get practically no revenue. They do not feel that our provisions in the bill with respect to the abandonment of lines are generous enough or are much of an improvement over the present situation; that is their contention.

I have told CN that they are to make their case and I have met with them. They are to make their case before your committee, just as CP will. That case will be contradicted by others, by shippers and so on. We will just have to see what we all conclude after they have done that. We think they are exaggerating what their difficulties are going to be, but only time will tell.

CP in particular does not want the competitive line rate, but what are we going to do of any major significance to help captive shippers if we do not include that, particularly in the west? So we think this is a compromise under which the railways can be viable and survive.

I am sympathetic with CN because of the fact that they have a much more difficult time than CP; there is more interference. They are owned by the government and therefore there is more interference and so on, in their operations by politicians.

When people talk about a level playing field, it often makes me laugh. The level playing field is not that the Crown corporation is favoured over the private corporation; it is that the private corporation is in a heck of a lot stronger position to be competitive and so on because it has not got these constraints that politics imposes on the Crown corporation.

[Translation]

revenu baisse, mais ils prétendent que le fait d'être une société d'État ne leur permet pas de contrôler les coûts de façon rationnelle et d'être compétitifs.

Compte tenu de toutes ces préoccupations, monsieur le ministre, comment les trains du CN peuvent-ils demeurer un moyen de transport viable?

M. Crosbie: Je voudrais que les trains du CN demeurent un mode de transport viable—que le CN reste une compagnie ferroviaire viable. Je crois qu'elle devrait pouvoir produire les revenus dont elle a besoin pour effectuer les travaux d'infrastructure nécessaires pour la rendre rentable et compétitive. C'est la raison pour laquelle je n'ai pu intervenir et ce, à contrecœur, en tant qu'homme politique qui s'intéresse à autrui, dans l'affaire de Moncton.

Le CN s'inquiète de ce projet de loi. Les compagnies ferroviaires s'inquiètent de ce que nous leur rendons la vie plus difficile, qu'il leur sera plus difficile de faire rentrer de l'argent. Elles croient qu'elles devront subir une concurrence accrue de la part des compagnies ferroviaires ou des compagnies de camionnage américaines.

Nous réduisons leur revenu, et d'un autre côté, nous ne leur permettons pas de réduire leurs dépenses, en abandonnant par exemple certaines lignes ferroviaires qui ne sont plus rentables. Je ne me rappelle plus du chiffre en question, mais le CN ne tire pratiquement aucun revenu de kilomètres et de kilomètres de rails. Ces compagnies estiment que les dispositions du projet de loi régissant l'abandon de certaines lignes ne sont pas suffisamment souples ou n'améliorent guère la situation actuelle; voilà ce qu'elles disent.

J'ai dit aux cadres du CN qu'ils devront présenter leurs arguments et je les ai rencontrés. Je crois qu'ils devront établir le bien-fondé de ce qu'ils avancent devant votre comité, de même que le CP. Évidemment, leurs arguments seront contrés par d'autres, par les compagnies de transport, etc. Nous devons en tirer les conclusions qui s'imposent. Je crois qu'ils brossent de la situation un tableau un peu plus noir qu'il ne l'est en réalité, mais nous verrons.

Le CP en particulier ne veut pas qu'on lui impose de taux concurrentiels, mais si nous ne leur imposons pas ces taux, comment pouvons-nous aider les expéditeurs captifs, en particulier dans l'Ouest? Alors nous estimons que ce projet de loi représente un compromis qui permettra aux compagnies ferroviaires d'être rentables et de survivre.

Je compatis au sort du CN car leurs difficultés sont beaucoup plus importantes que celles du CP; les ingérences y sont plus nombreuses. Le CN est une société d'État et la classe politique a davantage tendance à s'ingérer dans ses affaires.

Lorsque j'entends des gens parler de règles du jeu équitables, je souris car la société d'État n'a pas le dessus sur l'entreprise privée; c'est le contraire. C'est l'entreprise privée qui a le plus de chances d'être concurrentielle car elle ne doit pas subir les pressions qu'exerce la politique sur les sociétés d'État.

[Texte]

[Traduction]

• 1720

Mr. Reid: I might ask one further question then, a very simple one. Many of us, Mr. Chairman and Mr. Minister, supported the *Freedom to Move* paper because of the great myriad of regulations that existed practically in all walks of life and in all modes of transport. In the *Freedom to Move* paper it was stated that Canadians require a regulatory process that is open, accessible, and not excessively costly or time-consuming. Now, sir, if that is the principle of the *Freedom to Move* paper, how is that contained within the bill in that same effective manner when we indicate that there are a number of restrictions, lack of flexibilities that you refer to as well? One of those says safety has to be a major priority.

Mr. Crosbie: Well, the result of the passage of this bill will certainly be a lot more flexibility and freedom for those in the transportation business to operate their own business. I mean, you will be able to decide yourself whether you should go in for air carrier, go into a certain route or abandon a certain route. There will be certain protections still there in the bill in certain areas, but far less regulation than before. The whole process is going to be a lot easier. A trucker, when this comes into full effect, will not have to go into 10 provinces and try to persuade that if he gets a licence he is not going to introduce too much competition.

I mean, there will be massively less regulation than before. The federal agency itself is going to be smaller, streamlined procedures, final-offer arbitration, mediation—I will not go into all of them—statutory time limits on the applications and the time in which they have to be heard. I think it will be a massive lifting of pettifogging bureaucratic regulations and detail from the transportation industry. Clark Kent will become Superman. They do not seem to realize it, some of them.

The Chairman: That is a good spot to stop right there, Mr. Reid, and not compete with Clark Kent or Superman. Mr. Robichaud.

Mr. Crosbie: I see the chairman went off the rails.

The Chairman: That was a little pettifogging.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président. Je vais parler des ateliers du CN à Moncton puisque vous m'avez ouvert la porte et que le ministre en a également dit quelques mots.

Tout cela a trait au projet de loi C-18 en ce sens que C-18 apporte la déréglementation qui va nous lancer dans une ère de grande concurrence qui, bien sûr, nous incite à la rationalisation en préparation de la privatisation. Dans ce remous-là, des choses sérieuses se passent dans la région de l'Atlantique, particulièrement à Moncton où nous avons déjà perdu plus de 850 emplois.

Le ministre disait qu'il ne voulait pas intervenir parce que le CN était une société de la Couronne. On sait tous qu'il n'a rien

M. Reid: J'aimerais poser une dernière question, qui sera très simple. Monsieur le président, monsieur le ministre, nombre d'entre nous ont appuyé le rapport *Aller sans entraves* à cause de la quantité de règlements qui existaient dans pratiquement tous les secteurs et dans tous les moyens de transport. Il est énoncé dans *Aller sans entraves* que les Canadiens ont besoin d'un processus de réglementation qui soit ouvert, accessible, et qui ne soit pas trop coûteux, ni en argent, ni en temps. Si c'est là le principe qui sous-tend le rapport *Aller sans entraves*, où cela figure-t-il dans le projet de loi? Car il y a toutes sortes de restrictions, et de cas de manque de souplesse dont vous faites état. Il est notamment dit quelque part que la sécurité doit être prioritaire.

M. Crosbie: Si le projet de loi est adopté, il en résultera une souplesse et une liberté accrues pour les exploitants du secteur des transports. L'exploitant, le transporteur aérien, pourra décider tout seul s'il veut maintenir un projet donné ou l'abandonner. Un certain nombre de mesures de protection continueront d'être applicables dans certains domaines, mais il y aura beaucoup moins de règlements qu'auparavant. Tout le processus sera plus simple. Une fois le projet de loi adopté, un camionneur ne sera plus obligé de se rendre dans 10 provinces différentes et de chaque fois essayer de convaincre le responsable que s'il obtient une licence, il ne va pas faire augmenter la concurrence.

Il y aura beaucoup, beaucoup moins de règlements qu'auparavant. L'organe fédéral sera lui-même plus petit; les procédures seront simplifiées; il y aura arbitrage sur les offres finales, médiation—je ne vais pas vous dresser toute la liste—des délais limites pour les demandes et pour leur étude. Je pense que le projet de loi éliminera, dans l'industrie des transports, tout ce pinaillage sur les détails et les règlements bureaucratiques. Clark Kent deviendra Superman. Mais certains ne semblent pas s'en rendre compte.

Le président: Je pense qu'il serait bon que vous vous arrêtiez là, monsieur Reid, pour ne pas devoir faire concurrence ni à Clark Kent ni à Superman. Monsieur Robichaud.

M. Crosbie: Je vois que le président a bifurqué sur une autre voie.

Le président: C'était du pinaillage.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. Since you opened the door for me and since the Minister said a few words about this matter earlier, I would like to speak about the CN shops in Moncton.

This relates to Bill C-18 in that C-18 will bring about deregulation, launching us into an era of strong competition, all of which of course brings us to rationalize in preparation for privatization. Meanwhile things are going from bad to worse in the Atlantic region, especially in Moncton, where 850 jobs have already been lost.

The Minister that he did not want to intervene because CN is a Crown corporation. We all know that the Minister has not

[Text]

fait jusqu'à maintenant à Moncton. On a essayé de plusieurs façons de le faire agir, mais sans résultat.

J'ai beaucoup de difficulté à comprendre. Il y a deux ou trois semaines, les représentants de Ports Canada étaient ici, et on a parlé du port de Churchill. On disait que le port n'était absolument pas rentable, mais que le ministre des Transports avait jugé qu'il fallait conserver les installations pour le bien des Canadiens. On a donc forcé Ports Canada à continuer l'exploitation des installations. Tant mieux pour les gens de Churchill car le port est un employeur de première importance. On a essayé la même chose pour Moncton, mais cela n'a pas marché. Le ministre ne veut pas intervenir, alors qu'on sait qu'il est intervenu dans le cas de Ports Canada.

• 1725

Ces temps-ci, on entend parler de Sysco. CN a commandé des rails à Sysco. Lors de la réunion du 18 novembre du Comité des transports, le nouveau président, M. Lawless, disait que le CN ne négociait pas l'achat de rails avec Sysco parce qu'on n'avait pas encore fait l'évaluation des besoins. Selon lui, cela ne se ferait pas dans un proche avenir, mais soudainement, la semaine dernière, on a annoncé que le CN allait acheter des rails à Sysco. Encore une fois tant mieux, car cette transaction va permettre à Sysco de survivre pour un bon bout de temps.

Je comprends que Moncton n'a pas eu les Jeux d'hiver comme Sydney, mais je vous pose la question, monsieur le ministre: pourquoi Sydney et Sysco, et pourquoi pas Moncton? Pourquoi intervient-on dans deux cas alors qu'on refuse d'intervenir dans un autre cas où 1200 emplois sont en jeu?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, these situations are not comparable. CN is a Crown corporation. We have a board of a directors; it has a chairman and a president. They are left to run the railway. They have a mandate given to them in 1978. That mandate was to operate without funding from the government. They have to generate their own funds for expansion, capital improvement and the like. That is their mandate.

The hon. member says I did not interfere with Moncton. That is not correct, Mr. Chairman. I certainly interfered in the sense that I queried CN in detail about the action they had announced with respect to Moncton before I became Minister. The reasons for it and why and trying to ensure myself it was really necessary... This is something you had to do as a Minister responsible for a Crown corporation. You cannot ignore it. I do not think it is a decision I should interfere with if it is a proper decision from the point of view of the railway and very necessary to them.

The railway says their operations have changed vastly in the last 10 or 15 years. Their business has moved principally to the west. They have three major repair facilities in the country, in Moncton, Montreal and Winnipeg. I think their business is 70% west of the Ontario border. They no longer need three

[Translation]

done anything yet as far as Moncton is concerned. We tried several times to get him to do something, but it was all in vain.

I am having a lot of trouble understanding. Two or three weeks ago, representatives of Ports Canada were here and we spoke about the port of Churchill. We said that the port was not at all economic, but that the transport Minister had decided that, in the interest of Canadians, the facilities would have to be maintained. Ports Canada was therefore forced to continue to maintain these facilities. All the better for the people of Churchill, because the port is a major employer there. We tried the same things for Moncton, but it did not work. The minister does not want to intervene, although in the Ports Canada case he did.

We have been hearing a lot these days about Sysco. CN ordered rails from Sysco. During the November 18 meeting of the Transport committee, the new president, Mr. Lawless, said that CN was not negotiating the purchase of rails with Sysco because the needs had not yet been established. According to him, nothing was going to be done for a while, but then all of a sudden, last week, it was announced that CN was going to buy rails from Sysco. Here again, I say all the better, because this transaction will enable Sysco to survive for a while yet.

I know that Moncton did not get the Winter Games, like Sydney, but my question to you, Mr. Minister, is the following: Why Sydney and Sysco, and why not Moncton? Why would you choose to intervene in two cases and refuse to do the same in another where 1,200 jobs are at stake?

M. Crosbie: Monsieur le président, ces situations ne sont pas comparables. Le CN est une société de la Couronne. Il y a un conseil d'administration qui compte un président, il y a un président directeur-général. Ce sont eux qui administrent la compagnie de chemin de fer. Ils ont un mandat qui leur a été donné en 1978. En vertu de ce mandat, le CN doit fonctionner sans l'aide financière du gouvernement. La compagnie de chemin de fer doit produire ses propres revenus pour financer son expansion, des immobilisations, des améliorations, etc. C'est là son mandat.

Le député dit que je ne suis pas intervenu dans le cas de Moncton. Cela est faux, monsieur le président. Je suis intervenu en ce sens que j'ai interrogé dans le détail les gens du CN au sujet des mesures qu'ils avaient annoncées relativement à Moncton, et ce avant que je ne devienne ministre. Je leur ai demandé le pourquoi et le comment de la chose, car je voulais être bien certain que c'était véritablement nécessaire... C'est là quelque chose qui revient à un ministre responsable d'une société de la Couronne. On ne peut pas ignorer ce genre de chose. Mais je ne pense pas qu'il nous faille nous immiscer là-dedans, si la compagnie de chemin de fer juge que c'est la bonne décision et que c'en est une qui s'impose pour elle.

Les responsables de la compagnie de chemin de fer maintiennent que les activités de cette dernière ont beaucoup changé au cours des 10 ou 15 dernières années. Le gros de ses affaires se sont déplacées à l'ouest. Elle compte trois importants ateliers de réparation qui sont situés à Moncton, à

[Texte]

major repair depots. For a series of technical reasons, which I will not go into here now, they need only one. There are tremendous savings to their overhead expenses if they consolidate in one. That one is to be in Winnipeg because that is where the major part of their business is now and is going to be in the future. That is the basis for their decision.

I certainly insisted CN do everything they could to try to find somebody, industries or whatever, to go into Moncton if they were closing that facility, which they attempted to do with Canadian General Electric. I will not go into that story. That would have been quite helpful. I suppose all hope is not yet gone, but we know what happened. International unions disregarded the interests of their workers at these car shops in Moncton and would not go along on a technicality. I will not go into the detail of that now either.

• 1730

The hon. member compares this to Churchill. Yes, Churchill is a port up in Manitoba which is heavily subsidized by government and grain producers and so on to operate, but if we look at a decision to close Churchill, there is nothing similar between closing Churchill and closing part of the CN operations in Moncton.

If you close the port of Churchill, you close Churchill. Everything goes; there is nothing left. These are not comparable situations. Unfortunate as the Moncton situation is, the fact remains it is still the main CN depot in Atlantic Canada. It is still going to have a payroll of \$90 million a year in the Moncton area. There is a multimodal unit opened there this last year which cost something like \$17 million or \$19 million.

Moncton is not being abandoned, but the nature of its business . . . If it is going to be competitive with all those it has to compete with, it has to try to operate as efficiently as it can. Unfortunately, it affected Moncton.

How does it relate to Sysco? There is no connection at all in logic, reason or fact with the situation in Sysco. CN has traditionally tried to buy as much of its rail requirements as it could in Sysco. We all know the unfortunate circumstances of Cape Breton and the economic conditions there. Sydney does not have anything comparable to the CN operations in Moncton, with a payroll of \$90 million a year or whatever.

An arrangement has now been entered into between CN and Sysco to reconfirm CN will purchase from Sysco its requirement for rails in Canada so long as their price is competitive and their quality is up to what CN requires. They will buy, for example, head-hardened steel there once Sysco can properly produce head-hardened steel and so on.

[Traduction]

Montréal et à Winnipeg. Il me semble que 70 p. 100 de ses affaires se font à l'ouest de la frontière de l'Ontario. Elle n'a plus besoin de trois importants hangars de réparation. Pour toutes sortes de raisons techniques, que je ne vais pas aborder ici, elle n'a plus besoin que d'un atelier. Si tout le travail de remise en état et de réparation se faisait dans un seul et même atelier, les frais généraux de la compagnie de chemin de fer diminueraient de beaucoup. Et cet atelier va être à Winnipeg, car c'est là que se trouve et que continuera de se trouver le gros de ses affaires. Voilà pourquoi cette décision a été prise.

Il n'en demeure pas moins que j'ai insisté auprès des responsables du CN pour qu'ils fassent tout leur possible pour trouver quelqu'un, une industrie ou autre, qui puisse s'installer dans les ateliers qu'ils allaient abandonner à Moncton, et c'est ce qu'ils ont essayé de faire. Ils ont contacté la Compagnie Générale Électrique. Mais je ne vais pas vous raconter toute l'histoire. Si cette société avait été d'accord, cela aurait beaucoup aidé les choses. Je suppose qu'il reste encore quelques petites étincelles d'espoir, mais nous savons ce qui s'est passé. Les syndicats internationaux n'ont tenu aucun compte des intérêts de leurs membres qui travaillaient dans ces ateliers à Moncton, et ils ont refusé l'entente à cause d'un petit détail technique. Mais je ne vais pas vous en faire tout le récit maintenant.

Le député fait le rapprochement avec Churchill. Oui, Churchill est un port dans le Nord du Manitoba, qui est largement subventionné par le gouvernement et les céréaliers, mais la fermeture du port de Churchill ne peut en rien se comparer à la fermeture des ateliers du CN à Moncton.

En fermant le port de Churchill, c'est la ville qu'on ferme. Il ne resterait plus rien. On ne peut pas comparer les deux cas. Aussi triste la situation soit-elle à Moncton, le fait est que la ville demeure le principal dépôt du CN dans la région atlantique. Le CN continuera de verser annuellement 90 millions de dollars de salaires dans la région de Moncton. On vient d'y ouvrir une unité multimodale l'an dernier, qui a coûté quelque chose comme 17 ou 19 millions de dollars.

On n'abandonne pas Moncton, mais les affaires . . . Si le CN veut rester compétitif, il doit essayer de rationaliser le plus possible ses opérations. Malheureusement, Moncton a été touché.

Quel rapport cela a-t-il avec Sysco? Logiquement, aucun. Le CN a traditionnellement essayé d'acheter le plus de matériel possible à Sysco. Nous connaissons tous la triste situation du Cap-Breton et ses conditions économiques. Sydney n'a rien de comparable aux opérations du CN à Moncton, avec une fiche de près de 90 millions de dollars par an.

Le CN et Sysco ont maintenant signé un accord réaffirmant que le CN continuera à acheter ses rails au Canada, chez Sysco, tant que le prix est compétitif et que la qualité répond aux normes du CN. Le CN achètera, par exemple, des rails à champignon traités thermiquement, lorsque Sysco sera en mesure de les produire.

[Text]

There is nothing out of the ordinary or unusual which CN has entered into with Sysco. It has been the traditional purchaser of rails from Sysco, and this arrangement does not change it. The fact is that CN has less use for rails now, and so does CP. Because their business has been down in the last several years and so on, they do not need to buy the amount of rail they had been buying in previous years. They are not obliging themselves under this arrangement to buy rail they do not need, but they are committing themselves to buy rail Sysco can produce from Sysco. I do not think there is any discrimination against Moncton.

Finally, I had forgotten to mention I interfered with CN in favour of the Moncton area by insisting CN contribute \$2 million toward the \$4 million fund which has been set up. I think the government is contributing \$2 million to try to ensure—

Mr. Robichaud: Peanuts.

Mr. Crosbie: Well, \$4 million may be peanuts to the hon. member, but it is \$4 million which would not have been available to try to attract industry to Moncton and so on if the money were not put up. I have insisted CN must do that.

We want CN as a Crown corporation to bend over backwards to do everything it can to be helpful to the communities or to the employees when it has to withdraw or reduce a service. This is what we are trying to ensure in Moncton.

The Chairman: You have laid the foundation for your question on rationalizations. It is one of the concerns of the National Transportation Act, and you may not agree with the answer. You got a very comprehensive answer comparing some of the situations I sort of expected you might quite properly put, but it was 11 minutes. Actually, it was 12 minutes.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I want to continue with a couple of areas of safety and security and also the area of reciprocal actions or countervailing actions in Canada vis-a-vis what the United States is or may start doing.

• 1735

There are two bills before the U.S. Senate. One says in effect whenever the Secretary of Transport there determines that any country contiguous to the U.S., or any political subdivision or instrumentality of such a country, has engaged in unfair, discriminatory, or restrictive practices, with adverse competitive impact upon United States motor carriers . . . they outline what the Secretary of Transport down there must do. That means if they do not like any one province's regulations or licensing practices or rate-setting or whatever, they may move in on you under this proposed legislation.

The other one is that once a Canadian truck makes 5,000 miles in the United States, which means one or two trips, it will be liable for what they call the "heavy vehicle highway tax" of \$700. There are no reciprocal provisions up here in Canada.

[Translation]

L'accord passé entre CN et Sysco n'a rien d'extraordinaire. CN a toujours acheté des rails chez Sysco, et cet accord n'y change rien. Le fait est que le CN, comme le CP, a moins besoin de rails maintenant, car au cours des dernières années, les activités ont ralenti et le besoin en rails a donc baissé par rapport aux années précédentes. CN ne va pas, par cet accord, s'engager à acheter des rails dont il n'a pas besoin, mais il s'engage à acheter à Sysco les rails que Sysco peut produire. Je ne vois là rien de discriminatoire à l'égard de Moncton.

Enfin, j'avais oublié de dire que j'étais intervenu auprès du CN en insistant pour qu'il verse deux millions de dollars au fonds de quatre millions qui a été créé. Le gouvernement, il me semble, versera deux millions de dollars pour chercher à . . .

M. Robichaud: Une misère.

M. Crosbie: Le député trouve peut-être que quatre millions de dollars, c'est une misère, mais ce sont quatre millions de dollars qu'on n'aurait pas eus pour chercher à attirer des industries à Moncton. J'ai insisté pour que le CN verse sa cotisation.

Nous voulons que le CN, en tant que société d'État, fasse absolument tout son possible pour aider les localités et les employés affectés par les retraites de service. C'est ce que nous essayons de faire à Moncton.

Le président: Vous avez axé votre question sur la rationalisation. Il s'agit là d'un objectif que vise la Loi nationale sur les Transports, et la réponse peut ne pas vous plaire. On vous a longuement répondu quant aux comparaisons que vous avez faites, comme je m'y attendais, mais vous avez eu 11 minutes. En fait, 12 minutes.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais soulever quelques questions concernant la sécurité, ainsi que la question des mesures de réciprocité ou des mesures compensatoires en réponse aux mesures prises ou qui vont être prises aux États-Unis.

Deux projets de loi ont été déposés devant le Sénat américain. L'une prévoit que si le secrétaire aux transports juge qu'un pays voisin des États-Unis, ou une subdivision politique ou législative de ce pays, a adopté des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives qui aient un effet négatif sur la compétitivité de transporteurs routiers américains . . . il doit prendre certaines mesures. Ce qui veut dire que si cette loi est adoptée, si les règlements d'une province, son système de permis ou ses taux, déplaisent aux autorités américaines, celles-ci peuvent prendre des mesures de rétorsion.

L'autre projet de loi prévoit que lorsqu'un camion canadien a parcouru 5,000 milles aux États-Unis, c'est-à-dire qu'il a fait un ou deux voyages, il devra payer une «taxe routière pour véhicules lourds» de 700\$. Il n'y a rien de tel ici au Canada.

[Texte]

Do you, Mr. Minister, intend to have in your regulations . . . or amend this bill, or both . . . that any actions taken . . . And there is a \$100 border tax as well. That is already in place. It is so much a trip, or you can pay \$100 and get it over with, no matter how many trips you make. That one is already in place. It applies to the railways as well.

Do you intend just to sit back whenever these kinds of actions are taken by the United States, and take it, or will you apply similar or reciprocal kinds of actions against their carriers?

Mr. Crosbie: As you know, down in the United States Congress, senators and representatives can introduce their own bills. The system is quite different from ours. If the Americans pass legislation damaging to our trucking industry, then I would certainly take reprisals. It would not bother me that Uncle Sam is an elderly gentleman, I would rough him up if he interferes with me, of that you might be sure.

A bill has been introduced down there now that we are protesting. It has to do with applying the highway taxes and so on and so forth to trucking firms, whether or not . . . if I remember correctly, it tries to collect a year's taxes, even though you might be only down there for a week or a month. We are taking action trying to ensure that does not go through.

There is a clause in the bill here, the MVTA bill, Part II, proposed subsection 7(5), and that says that in applying proposed subsections (3) and (4) the Provincial Transport Board shall give primary emphasis to the interests of users of transportation services and so on, and have regard to any relevant written expressions of public transportation policy issued by the Government of Canada, after consultation with the government of each province affected thereby. One of the things we could do under this present bill is if something is done in the U.S. that affects our truckers in a discriminatory way, we could give a policy guidance directive to the provincial boards, so that we could counteract that and take some countervailing action against them; and we will certainly do that. If they do not give our truckers fair treatment and we are giving them fair treatment here, then we will have to respond in the same manner.

So I agree with the point you make. We are not just going to be patsies for anyone.

Mr. Benjamin: Yes, but are you not handicapped, in the sense that you have to wait for two territorial administrations and ten provinces to agree to taking action themselves, rather than the Government of Canada taking action? Do not forget that this is international trucking. It is not intra-provincial or interprovincial trucking. Are you going to sit around and wait until you get agreement from 10 provinces? You know how long it can take.

• 1740

Mr. Crosbie: It says after consultation. If they do not agree, it does not stop us giving the policy directive. It just says "after consultation with the government of each province affected

[Traduction]

Monsieur le ministre, entendez-vous, par des règlements, ou des amendements au projet de loi, prendre des mesures . . . il y a également une taxe de 100\$ à la frontière. Celle-ci est déjà perçue. Vous payez tant à chaque passage, ou 100\$ forfaitaires. Cette taxe est déjà perçue. Elle s'applique également aux trains.

Entendez-vous encaisser sans réagir ce genre de mesures qu'adoptent les États-Unis, ou avez-vous l'intention de leur rendre la pareille?

M. Crosbie: Comme vous le savez, les sénateurs et représentants élus au Congrès américain peuvent déposer leurs propres projets de loi. C'est très différent chez nous. Si les Américains adoptent une loi qui soit néfaste pour nos entreprises de camionnage, nous prendrons certainement des mesures de rétorsion. Et ce n'est pas parce que l'Oncle Sam est un vieux monsieur que je le ménagerai, s'il se met en travers de mon chemin, soyez-en sûr.

Un projet de loi a été déposé aux États-Unis et nous avons fait état de notre opposition. Il s'agit de faire payer des taxes routières et autres aux entreprises de camionnage, quel . . . si je me souviens bien, il s'agit de percevoir une taxe annuelle, même pour les véhicules qui ne seraient aux États-Unis qu'une semaine ou un mois de l'année. Nous essayons d'empêcher l'adoption de ce projet de loi.

Le projet de loi concernant les transports routiers prévoit à la partie II, paragraphe 7(5), que pour l'application des paragraphes (3) et (4), l'office provincial doit privilégier les intérêts des usagers des services de transport, etc, et tenir compte de tous textes utiles relatifs à la politique des transports et publiés par le gouvernement fédéral après consultation du gouvernement de chacune des provinces concernées. Ce projet de loi nous permet, si les États-Unis prenaient des décisions discriminatoires à l'égard de nos entreprises de camionnage, de donner des directives aux offices provinciaux, pour qu'ils prennent des mesures compensatoires contre les Américains; et c'est certainement ce que nous ferons. Si les Américains ne traitent pas nos camionneurs avec justice, nous leur rendrons la pareille.

Je suis donc d'accord avec vous. Nous n'avons pas l'intention de nous laisser marcher sur les pieds.

M. Benjamin: Oui, mais vous avez un handicap, en ce sens que vous devez attendre que deux administrations territoriales et dix provinces acceptent de prendre des mesures, plutôt que d'avoir la liberté d'agir par vous-même. N'oubliez pas qu'il s'agit ici de camionnage international. On ne parle pas de camionnage intraprovincial ou interprovincial. Allez-vous vous tourner les pouces jusqu'à ce que vous obteniez l'accord des 10 provinces? Vous savez combien de temps cela peut prendre.

M. Crosbie: Le texte dit «après consultation». Si les provinces ne sont pas d'accord, cela ne nous empêche pas de publier une directive. Le texte dit seulement «après consultation du

[Text]

thereby". We can still go on and make our own decision after we have consulted.

In any event, if these kinds of things occur and if the legislation does not contain adequate provisions for us to counter it, then we would have to ask the House to amend.

Mr. Benjamin: Do you feel this legislation would allow you or gives you enough freedom to move?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, I think we can use the suggestion.

Mr. Benjamin: If, for example, the \$700 tax went in place down there, would you have the authority or could you go ahead and have your Minister of Finance, your Minister of National Revenue, the Department of Transport, or whatever order an reciprocal equivalent tax to be placed on any truck entering anywhere in Canada from the United States? Could you do it?

Mr. Crosbie: I would have to get advice on it. I would not want a repetition of the Christmas-tree situation.

I cannot give you an answer right off the book there, Mr. Benjamin. I would have to check it. But I can just tell you that if the people with whom we are living in North America started to treat our truckers unfairly, compared with how their truckers are treated up here, then as long as I am Minister of Transportation, we will reciprocate.

Mr. Benjamin: If you have to wait for 10 provinces and then bring an amendment to legislation into Parliament and what-not—

Mr. Crosbie: We consult. I know it is peculiar. I do not want to be partisan, but usually the NDP want us to be consultative. We would consult, but you do not have to take months to consult. I am sure, for example, if we consulted Mr. Plohm in Manitoba we would get instant co-operation.

Mr. Benjamin: Yes. I am sure he would be happy to slap a \$700 tax on so long as he got the money, or any province, for that matter.

I want to return to the matter of airport security. This is left in the hands of the airlines. Mr. Minister, you know as well as I do, when you have an airport where there are 18 or 20 airlines, they set up a committee and they try to get by on the cheap.

I have recommended to two of your predecessors and suggested it to you as well. Do you not think in the interests of safety and security that the instrument, this part of the transportation legislation, should be taken over by and handled by the Ministry of Transport, with appropriate standards on training and working conditions and so forth, rather than just leaving it to the airlines? Do you not think it would be better if it were brought under one jurisdiction, namely, the Ministry of Transport or the Canadian Aviation Safety Board or some such body? Of course, you would consult with airlines, but you would set down the standards and you would run the operation.

[Translation]

gouvernement de chacune des provinces concernées». Nous pouvons toujours prendre une décision après avoir consulté.

Quoi qu'il en soit, si ce genre de chose se produit et si les dispositions de la loi ne suffisent pas pour y faire face, nous pouvons toujours demander à la Chambre de voter une modification.

M. Benjamin: Estimez-vous que ce projet de loi vous donne suffisamment de marge de manoeuvre?

M. Crosbie: Monsieur le président, je pense que nous pouvons trouver une utilité à la suggestion.

M. Benjamin: Si, par exemple, les États-Unis imposaient une taxe de 700\$, est-ce que vous ou le ministre des Finances, le ministre du Revenu national ou le ministère des Transports, peu importe, pourriez frapper d'une taxe équivalente les camions américains qui entrent au Canada? Est-ce que vous pourriez le faire?

M. Crosbie: Je voudrais d'abord obtenir l'avis de mes adjoints. Je ne voudrais pas répéter l'affaire des sapins de Noël.

Je ne peux pas vous donner une réponse toute faite, monsieur Benjamin. Il faudra que je vérifie. Je peux seulement vous dire que si nos voisins se mettent à traiter nos camionneurs d'une façon injuste, par rapport à la façon dont leurs camionneurs sont traités ici, et bien tant que je serai ministre des Transports, je leur rendrai la pareille.

M. Benjamin: Mais s'il faut attendre après 10 provinces puis proposer une modification de la loi au Parlement . . .

M. Crosbie: Nous faisons des consultations. Ça peut paraître bizarre. Je ne veux pas faire de politiquerie, mais d'ordinaire le NPD nous exhorte à la consultation. C'est ce que nous ferions, mais ça ne prend pas des mois pour consulter. Par exemple, si je consultais M. Plohm au Manitoba, je suis sûr d'obtenir sa collaboration sur le champ.

M. Benjamin: Oui. Je suis certain qu'il se réjouirait d'imposer une taxe de 700\$ pour autant que lui, ou toute autre province, empoche l'argent.

Je veux en revenir à la question de la sécurité des aéroports. Cela est laissé aux soins des lignes aériennes. Monsieur le ministre, vous savez aussi bien que moi que dans un aéroport où il y a 18 ou 20 lignes aériennes, celles-ci se réunissent en petit comité et essaient de s'en tirer à bon marché.

J'ai fait la recommandation suivante à deux de vos prédécesseurs et je vous en ai parlé à vous aussi. Ne pensez-vous pas que dans l'intérêt de la sécurité, cette partie de la Loi sur les transports devrait être placée sous la responsabilité du ministère des Transports, qui établirait les normes voulues de formation et de conditions de travail et ainsi de suite, plutôt que d'en laisser la responsabilité aux lignes aériennes? Ne trouvez-vous pas qu'il vaudrait mieux faire relever cette question d'une seule compétence, à savoir le ministère des Transports ou le Bureau canadien de la sécurité aérienne ou tout autre organisme du genre? Bien sûr, il y aurait des

[Texte]

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, we set down the standards now and we have in the department now—as of fairly recently—a director of Security. This whole aspect of the department had been considerably beefed up under Mr. Mazankowski as a result of events there a year or a year and a half ago. Of course, it is a matter for the Aeronautics Act and not really our present legislation. But we set the standards for them. We set the standards for training the instructors who train the people who become the security personnel at the airports. We check what is happening at each airport to make sure they keep up to mark. We are setting the standards but the airlines actually look after the security checking. We are in charge, of course, of the whole security procedures at airports and what would happen in an emergency and co-ordinating with the RCMP and the local police forces and all of that. I am told, in any event, that it seems to be working satisfactorily.

• 1745

If it turns out that this is not the case, then we could go on with the step that you suggest. I think this is the preferable system, as long as it continues to work.

Mr. Benjamin: I had to go through four airports yesterday and two beeped and two did not. I did not change anything in my pockets or my luggage, so I wonder about the standards.

I have asked several times for copies of Transport's set standards but I have yet to receive one. The last time you were in front of the committee, Mr. Minister, you assured me that we would get a copy of those standards. I would also like to know about what the department does—

Mr. Crosbie: Excuse me, Mr. Benjamin, you want to get a copy of the standards that we set out for training and security but you have not received it yet?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Crosbie: Would somebody make a note of that so we can do it.

Mr. Benjamin: Also, I would like to know, Mr. Minister, send it along later—

Mr. Crosbie: Excuse me, I signed a letter to you yesterday, so it is in the mail.

Mr. Benjamin: I hope you did not send it in the mail.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Crosbie: I will get Harvie Andre to deliver it himself and I will take a picture.

Mr. Benjamin: There is one area, Mr. Minister, where you do have authority. This brings us back, I guess, mainly to the trucking industry but it does apply to other modes as well, and that is the matter of hours of work under the Canada Labour Code, the federal authority which has jurisdiction. That is, for example, the number of hours worked by truck drivers.

[Traduction]

consultations avec les lignes aériennes, mais c'est vous qui établiriez les normes et dirigeriez toute cette activité.

M. Crosbie: Monsieur le président, c'est nous qui fixons les normes actuellement et le ministère a depuis peu un directeur de la sécurité. L'effectif de ce service a été considérablement grossi par M. Mazankowski par suite des événements d'il y a un an ou un an et demi. Evidemment, cela relève de la Loi sur l'aéronautique et pas vraiment de la nôtre. Mais c'est nous qui fixons les normes de formation des moniteurs qui instruisent les agents de sécurité dans les aéroports. Nous vérifions ce qui se passe à chaque aéroport pour nous assurer que le niveau de qualité est maintenu. C'est nous qui fixons les normes mais ce sont les lignes aériennes qui font les contrôles de sécurité. Nous sommes évidemment responsables de toutes les procédures de sécurité dans les aéroports et des mesures à prendre en cas d'urgence et de la coordination avec la GRC et les autorités policières locales, etc. En tout état de cause, on me dit que cela marche bien.

Si la situation devait changer, nous pourrions aller dans le sens de votre suggestion. Mais tant que ça marche, je pense que ce système est préférable.

M. Benjamin: Je suis passé par quatre aéroports hier et dans deux cas, le signal d'alarme a sonné et non pas dans les deux autres. Il n'y avait rien de différent dans mes poches ou dans mes bagages, alors je me pose des questions sur les normes.

À plusieurs reprises, j'ai demandé des exemplaires du recueil de normes du ministère des Transports, et je n'ai toujours rien reçu. Lors de votre dernière comparution, monsieur le ministre, vous m'avez assuré que j'en recevrais un exemplaire. Je voudrais aussi savoir ce que le ministère fait . . .

M. Crosbie: Pardon, monsieur Benjamin, vous n'avez toujours par reçu les normes sur la formation et la sécurité?

M. Benjamin: Non.

M. Crosbie: Quelqu'un pourrait-il prendre cela en note pour qu'on s'en occupe.

M. Benjamin: Aussi, je voudrais savoir, monsieur le ministre . . .

M. Crosbie: J'ai signé une note qui vous est adressée hier; c'est donc dans le courrier.

M. Benjamin: J'espère que vous ne l'avez pas mis à la poste.

Des voix: Oh, oh!

M. Crosbie: Je vais charger Harvie Andre de vous l'apporter en main propre et j'irai prendre une photo.

M. Benjamin: Il y a un domaine, monsieur le ministre, où c'est vous qui avez les pouvoirs. Je suppose que cela nous ramène à l'industrie du camionnage mais cela s'applique à d'autres modes de transport aussi. Il s'agit du nombre d'heures de travail prévues au Code de travail du Canada, le document fédéral qui fait autorité en la matière. Je pense au nombre d'heures travaillées par les camionneurs.

[Text]

Could you tell us what initiatives you have taken on this matter to further show your supreme interest in safety? It is my understanding that although this is virtually the only area where your department can affect trucking safety that really, much has not been done about it. No one is enforcing current regulations, there has been no attempt to bring owner-operators under hours of work regulation. What is going on in this area?

Mr. Crosbie: We are working with Labour Canada and seeing how we can bring this under the Canada Labour Code. I believe they have been up in Toronto at this recent meeting and they are trying to work on this—there are some difficulties in achieving it—and seeing if the difficulties can be gotten around. It is a problem that is being worked on, but I am not right up to date on it. I know action is being taken to try to work out a satisfactory system with Labour Canada.

Mr. Benjamin: Well, after talking to some truckers, I suspect that there is a dangerously high proportion of truckers driving beyond what would be reasonable or what would be safe in terms of the number of hours and days. We have some shocking statistics of what has been going on in the United States in this area and, frankly, I do not think you have the resources to enforce and maintain; you have the jurisdiction and it is just not happening and it should have been happening years ago, but I cannot fault you for what did not happen before.

With this legislation and what-not, you are going to see every jerkwater outfit in the country moving in on a route. You find some banker dumb enough to lend you the money and you lease some second-hand trucks and get your licence and you are in business, and you can come in and go out whenever you bloody well like. That means they are going to cut corners. When you go on a job, you are going to go for as long as the boss says and that is what in fact goes on down there on the ground in day-to-day operations. You get into this kind of jungle, which you think is going to be such a panacea for shippers and the transportation industry. But I think you are treading on very dangerous ground.

• 1750

Mr. Crosbie: I know your concern is genuine. We have to be concerned about this and we are certainly attempting to find a way to deal with it in a satisfactory manner, but your concept of how easy it is to get in the business and get the dumb bankers to lend you money and whatnot is an interesting one. If it was that easy, I wonder why we are here. We should all be out fooling the bankers, but the trouble I have experienced with them is that they never realize the virtues of what you are putting forward.

Mr. Benjamin: Well, we are now up to 15,000 licensed motor vehicle carriers in Canada and within a year or two, we will be up to 20,000 or 25,000.

[Translation]

Pourriez-vous nous dire quelles initiatives vous avez prises dans ce domaines pour illustrer l'attention indéfectible que vous portez à la sécurité? Je crois savoir que même s'il s'agit là du seul domaine où votre ministère puisse effectivement avoir un effet sur la sécurité en matière de camionnage, il ne s'est pas fait grand-chose. Personne ne se charge d'appliquer les règlements actuels, et rien n'a été tenté pour faire baisser le nombre d'heures de travail des propriétaires exploitants. Qu'est-ce qui se passe dans ce domaine?

M. Crosbie: Nous collaborons avec Travail Canada et nous cherchons comment faire tomber cette question dans le champ d'application du Code de travail. Je pense que des représentants de Travail Canada sont allés à une réunion qui s'est tenue récemment à Toronto et qu'ils se sont attaqués à ce problème pour voir comment le résoudre. Je sais qu'on y travaille, mais je ne suis pas tout à fait à jour dans mes renseignements. Je sais qu'on essaie de créer un régime satisfaisant avec Travail Canada.

M. Benjamin: Eh bien, après avoir parlé à quelques camionneurs, je soupçonne qu'il y a une proportion dangereusement élevée de camionneurs qui conduisent pendant un nombre d'heures et de jours bien plus grand que ce qui serait raisonnable ou sûr. J'ai vu des statistiques scandaleuses sur ce qui se passe dans ce domaine-là aux États-Unis et, honnêtement, je ne crois pas que vous ayez les ressources pour faire appliquer les règlements. C'est à vous qu'est confiée la responsabilité mais vous ne l'assumez tout simplement pas; il y a des années qu'il en est ainsi, mais je ne peux pas vous blâmer pour des omissions antérieures.

Cette loi va permettre à toutes les compagnies de broche à foin du pays de s'improviser transporteurs. Il va se trouver un banquier assez idiot pour prêter de l'argent à celui qui voudra louer un camion d'occasion, décrocher une licence et le voilà lancé, capable de faire tout ce qui lui chante. Ce type-là va prendre des raccourcis. Le camionneur qui prend un chargement va conduire aussi longtemps que le patron le lui ordonne et c'est précisément ce qui se passe tous les jours aux États-Unis. On va se retrouver dans une jungle et vous, vous pensez que ça sera la panacée pour les expéditeurs et les transporteurs. Moi, je pense que vous marchez sur des oeufs.

M. Crosbie: Je sais que vos inquiétudes sont sincères. Nous devons nous en occuper et nous essayons certainement de trouver une façon satisfaisante de régler le problème. Par contre, je trouve intéressant ce que vous avez dit, à savoir combien il est facile de se lancer dans les affaires et d'obtenir de l'argent de ces idiots de banquiers. Si c'était si facile, je me demande pourquoi nous sommes tous ici. Nous serions tous en train de faire les poches des banquiers, sauf que je sais d'expérience qu'ils n'arrivent jamais à voir les mérites de ce que vous leur proposez.

M. Benjamin: Bien, il y a maintenant 15,000 transporteurs routiers licenciés au Canada et, d'ici un an ou deux, il y en aura de 20 à 25,000.

[Texte]

Mr. Crosbie: How many carriers do you think there should be in Canada, Mr. Benjamin? I mean, are you better able to decide how many there should be or should they decide for themselves whether they want to try to successfully compete and show initiative? I think that is the difference between us, because under this legislation it is up to the individual to decide whether he wants to try this or not, and not up to some board or some functionary to decide whether or not there is room for him in the business.

The Chairman: Would it not fail, Mr. Minister?

Mr. Crosbie: Yes, but it is the freedom to succeed or fail.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this is also an appeal to mediocrity. If you throw it wide open and the market is allowed to become fractionalized to the point where your carriers cease to be economically viable or have to operate on a borderline in any mode, that is not in the best interests of the shippers and the passengers. If you have unstable and financially troubled carriers because you have allowed a market to be saturated, there will not be enough business to support it. We found that experience in Regina where the market is only big enough for two airlines; and when there were four of them, none of them made a nickel. As a result, we got worse service, so it was not in the best interests of the public. Surely you have to draw the line somewhere.

Mr. Crosbie: Well, there will still be regulation and protection of public interest under this legislation because there is going to be an NTA. There will not be as much regulation as before, but even in air transportation, people will be able to make a complaint or ask for an investigation. If they withdraw from a service, they will have to give 60 days notice.

All that this legislation is going to provide is more freedom for people to decide whether or not they want to go into a certain area to do business and to compete, unlike today where they may be prevented or held up for months by having to make applications, pay lawyers and go through all of the rest of this.

One example is air transportation in Atlantic Canada which I think is working very satisfactorily at the moment. We have two fine new airlines, Air Atlantic and Air Nova, which are providing a greater frequency of flights. They are using the new Canadian aircraft and giving business to Canadian manufacturers which I think has been beneficial so far.

Why should some board be able to tell Harold Wareham or Craig Dobbin that they cannot go into this business because it knows better and the business is not there to do this, so they are too stupid to be allowed to live. Why should that be the procedure? Should Harold Wareham or Craig Dobbin be able to try to start a business, risk their own money or money that they borrow to compete, if that is what they want to do? That is why we are moving in this direction, because we do not think that a group of wise men or women in Ottawa should decide all these things.

[Traduction]

M. Crosbie: Combien pensez-vous qu'il devrait y avoir de transporteurs au Canada, monsieur Benjamin? Êtes-vous mieux placé pour décider quel devrait être le nombre ou ne devraient-ils pas décider eux-mêmes s'ils veulent prendre des initiatives et faire face à la concurrence? C'est cela, la différence qui nous sépare. Sous le régime de cette loi, c'est à l'individu de décider s'il veut tenter sa chance et non pas à une commission administrative quelconque de décider s'il y a de la place pour lui sur le marché.

Le président: Est-ce que cela n'échouera pas, monsieur le ministre?

M. Crosbie: Oui, mais cela, c'est la liberté de réussir ou d'échouer.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est aussi cautionner la médiocrité. Si on ouvre tout grand les portes et si le marché devient fragmenté au point où les transporteurs n'arrivent plus à être rentables ou sont constamment sur la brèche, cela ne sert pas les intérêts des expéditeurs ou des passagers. Si les transporteurs sont dans une situation précaire parce que le marché est saturé, la demande ne sera pas assez forte pour les faire vivre. C'est ce qui s'est passé à Regina où le marché ne peut faire vivre que deux lignes aériennes; et quand il y en avait quatre, pas une n'a fait un sou. Pour cette raison, le service a empiré, aux dépens de la population. Il faut bien mettre une limite quelque part.

M. Crosbie: Les intérêts de la population seront protégés parce que la LNT prévoit une réglementation. Pas autant que par le passé, mais même dans le domaine des transports aériens, la population pourra se plaindre ou demander une enquête. Si une compagnie supprime un service, elle devra donner un préavis de 60 jours.

Cette loi a seulement pour effet de donner aux gens la liberté de décider s'ils veulent se lancer en affaires par opposition à ce qui existe aujourd'hui où ils peuvent être retardés pendant des mois à remplir des formulaires, payer des avocats et suivre toute la filière.

Prenez les transports aériens dans la région de l'Atlantique; je pense que ça marche très bien actuellement. Il y a deux bonnes lignes aériennes, Air Atlantique et Air Nova, qui assurent des vols encore plus fréquents. Elles se servent d'un nouvel avion canadien, ce qui donne des contrats à des constructeurs canadiens et ce qui a eu des effets bénéfiques jusqu'ici.

Pourquoi une commission administrative quelconque pourrait-elle dire à Harold Wareham ou à Craig Dobbin qu'ils ne peuvent pas se lancer en affaires parce que la commission dans sa sagesse estime qu'il n'y a pas de marché et que ces deux-là sont bêtes comme leurs pieds. Pourquoi est-ce que ça devrait se passer comme ça? Est-ce que Harold Wareham ou Craig Dobbin devraient pouvoir essayer de monter une affaire, de risquer leur propre argent ou de l'argent emprunté pour se tailler une place si c'est cela qu'ils veulent faire? C'est pourquoi nous nous orientons dans cette direction, parce que

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, all I can say to the Minister is what I said to some other witnesses earlier and to this committee, that I am persuaded to run again, because I want to be here on this committee four or five years from now when those same outfits and the government are saying we have to bring in some regulations. We will go full circle again. You are not going to learn from history; you are going to repeat it.

The Chairman: That is a good philosophical time to part, because there is obviously a philosophical difference here which we are well aware of. You put it well, Mr. Benjamin, and I think the Minister put it well, too, in getting questions to you, which was an interesting diversion from the way it is supposed to go, but we are very free and easy here today because it is an interesting experience.

So we have Mr. Angus, I think, and then Mr. Robichaud. We are going to start winding this down, because that was 21 minutes of one person. It was very interesting, but we have to maintain some balance here, as the transportation modes have to maintain some balance. Also, we all have caucuses to go to.

Mr. Angus: Ours is small enough that we can still meet in one room.

The Chairman: Yours is still a caucus.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I want to explore a couple of other areas that we have not touched on so far today, at least not in depth.

One of the areas of concern raised during our committee hearings and some of the consultations we have had since the response to *Freedom to Move* was completed by the committee and discussions in the House was the whole question of east-west movement of goods.

There is a real fear out there that as a result of this particular legislation, and by that I mean both Bill C-18 and Bill C-19, we are going to start seeing goods moving north and south, because of the draw of the market on one hand and because of the ability of the American shippers in particular to provide lower rates because of their high volume. Instead of goods going from western Canada through Ontario and down into the United States, they will go down directly to the United States, whether it is at Seattle or some other point, and then across the United States and perhaps even back up into Canada.

In the Western Grain Transportation Act that was passed in the previous parliament, there was a clause in there—in fact it was a definition—that required that any grain moved by the Canadian Wheat Board under the terms of the WGTA had to go through the port of Vancouver or the port of Thunder Bay before it could be trans-shipped through the United States.

[Translation]

nous ne pensons pas qu'un petit groupe omniscient à Ottawa devrait décider toutes ces choses.

• 1755

M. Benjamin: Monsieur le président, tout ce que je peux dire au ministre, c'est ce que j'ai déjà dit à d'autres témoins et aux membres du Comité: je vais me représenter, parce que je veux faire partie de ce comité dans quatre ou cinq ans quand ces compagnies et le gouvernement viendront nous dire qu'il faut introduire des règlements. On va boucler la boucle. Décidément, vous ne tirez aucune leçon de l'histoire. Vous allez la répéter.

Le président: Cela me semble l'endroit tout indiqué pour nous quitter parce qu'il y a de toute évidence ici des divergences d'opinions qui sont loin de nous être étrangères. Vous avez bien présenté votre argument, monsieur Benjamin, et je pense que c'est aussi le cas du ministre grâce aux questions qu'il vous a posées, ce qui nous a agréablement changé de la façon dont on procède habituellement, mais aujourd'hui nous sommes bons princes parce que tout ça a été bien intéressant.

Nous passerons donc à M. Angus puis à M. Robichaud. On va expédier cette fois-ci parce qu'on a laissé 21 minutes à une personne. C'était très intéressant, mais il faut équilibrer les choses un peu, ici comme dans le domaine des transports. Nous devons aussi nous rendre à nos caucus respectifs.

M. Angus: Le nôtre est si petit qu'on peut se réunir dans une seule pièce.

Le président: C'est un caucus quand même.

Des voix: Oh, oh!

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je voudrais parler de quelques questions qui ont à peine été abordées aujourd'hui.

L'une des questions qui ont été soulevée lors des audiences du comité et des consultations que nous avons eues depuis que le comité a donné sa réponse au document *Aller sans entraves* et que des débats ont eu lieu à la Chambre, est toute la question du transport de marchandises dans l'axe est-ouest.

On craint beaucoup que par suite des projets de loi C-18 et C-19, les marchandises ne se mettent à être transportées selon l'axe nord-sud à cause de la grosseur du marché américain et parce que les expéditeurs des États-Unis en particulier peuvent offrir de meilleurs tarifs à cause de la taille du marché. Au lieu de passer par l'Ontario pour se rendre aux États-Unis, les marchandises de l'Ouest du pays seront acheminées directement aux États-Unis, que ce soit par Seattle ou une autre ville, puis à travers les États-Unis et peut-être même pour revenir au Canada.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest, votée par l'ancien gouvernement, obligeait la Commission canadienne du blé à faire transiter les céréales par le port de Vancouver ou celui de Thunder Bay avant d'être acheminées aux États-Unis.

[Texte]

Would you agree with me that it is in the best interests of Canada that our goods, no matter what they may be, whether they are bulk or whether they are manufactured, should travel the maximum distance through Canada before they are diverted into the United States to the destination market?

Secondly, would you agree that it would be inappropriate for goods to move from one Canadian point to another primarily through the United States?

Mr. Crosbie: Well, I think I would have to answer your question by saying it is in the best interests of Canada for shippers to have available to them the most economic and competitive transportation system. That requires competition, and we are trying to provide to captive shippers an opportunity to put them on a more equal footing with the railways and so on that they have to deal with. I do not think we could take steps to exclude all possibility of United States competition, because if we do that we are not going to have a transportation system that is as competitive and economic and sharp as possible.

I have a note here. For example, the competitive line rates have a clause that says if the goods have a Canadian origin and a Canadian destination, then as long as there is an alternative Canadian route, to get the competitive line rate you have to use that alternative Canadian route. So I certainly agree with you that we just cannot throw the whole thing completely open and we prefer to have the Canadian route used, naturally.

• 1800

Mr. Angus: Thank you, Mr. Minister, on that. The second area I want to get into is, I guess, the fundamental principle of the bill.

Under the current situation there is an industry cross-subsidization; whether it is air or rail or road, the smaller shipper or the smaller receiver or the smaller community perhaps on its own cannot justify the level of service that is currently being provided. It receives a subsidy from the more lucrative markets. In air obviously the Toronto-Ottawa-Montreal corridor in the past has subsidized the London-Sudbury-Sault Ste. Marie-Thunder Bay network within Air Canada.

Under this bill the proposal is that there be in effect no cross-subsidization, and that where a community in particular does not receive what somebody may define as an appropriate level of service, or any service at all, then the government will step in and through a process will subsidize that. So in effect what this bill does is eliminates a system that has worked quite well, where the users are cross-subsidizing other users to a situation where the taxpayers as a whole are subsidizing that service.

Now, to me it seems an interesting situation for this particular government to be changing the rules so that there is potentially more taxpayers' money going into provision of

[Traduction]

Ne convenez-vous pas avec moi qu'il serait de l'intérêt du Canada que nos marchandises, quelles qu'elles soient, qu'il s'agisse de produits en vrac ou de produits manufacturés, soient transportées sur la plus grande distance possible à l'intérieur du pays avant de passer par les États-Unis pour atteindre leur destination?

En deuxième lieu, estimez-vous que les marchandises ne devraient pas passer d'une localité canadienne à une autre en passant pour la plus grande partie de leur trajet par les États-Unis?

M. Crosbie: Ma réponse, c'est qu'il est de l'intérêt du Canada que les expéditeurs puissent disposer du système de transport le plus économique et le plus compétitif. Pour cela, il faut de la concurrence, et nous essayons de permettre aux expéditeurs captifs de traiter les transporteurs routiers sur le même pied que les chemins de fer et autres modes de transport, auxquels ils doivent faire concurrence. Nous n'interdirons pas qu'il y ait de la concurrence venant des États-Unis, parce que cela ne favoriserait pas la compétitivité du système de transport.

On me glisse une note. Par exemple, la disposition sur le prix de ligne concurrentiel prévoit que si le point d'expédition et le point de réception des marchandises se trouvent au Canada et si un des parcours possibles se trouve au Canada, il faut emprunter ce parcours pour obtenir le prix de ligne concurrentiel. Alors, je suis tout à fait d'accord avec vous: on ne peut pas supprimer tous les règlements et nous préférons évidemment que ce soit le parcours canadien qui soit emprunté.

M. Angus: Je vous en remercie, monsieur le ministre. Le deuxième sujet que je veux aborder touche, je pense, au principe fondamental du projet de loi.

Le régime actuel autorise l'interfinancement au sein de l'industrie; qu'il s'agisse du trafic aérien, ferroviaire ou routier, l'expéditeur, le destinataire ou la collectivité elle-même n'ont peut-être pas suffisamment d'importance pour justifier les services qui sont présentement fournis. L'un ou l'autre reçoit alors une subvention provenant des marchés plus lucratifs. Dans le cas d'Air Canada, c'est le trafic aérien entre Toronto, Ottawa et Montréal qui a subventionné dans le passé le trafic entre London, Sudbury, Sault Ste Marie et Thunder Bay.

Aux termes du projet de loi, on se propose d'abolir l'interfinancement; par conséquent, lorsqu'une collectivité ne reçoit pas un service adéquat, selon la définition que quelqu'un donne à ce terme, ou ne reçoit aucun service, le gouvernement pourrait intervenir et assurer le financement du service. En fait, le projet de loi abolit un régime qui a bien fonctionné jusqu'ici, alors que certains services permettaient l'interfinancement d'autres services, au lieu d'en rejeter tout le fardeau sur les contribuables.

Chose intéressante, à mon avis, le gouvernement actuel est en voie de modifier les règles du jeu, de sorte que les contribuables devront payer davantage pour certains services, qui sont,

[Text]

services when currently those services have been adequately provided for by the users themselves.

Mr. Crosbie: I think the popular belief was that under the regime we are now proposing to replace, or at least as it was a few years ago, the carriers cross-subsidize non-profitable services with profitable ones. But our analysis reveals that is generally not true. For example, truckers could withdraw from unprofitable routes if they have them, and air carriers could as well. Apparently since 1970 something like 20 small communities lost air services because the routes were unprofitable. As you know, the railways can abandon lines. If they are not allowed to, they have to be subsidized by the Crown.

So there was not as much cross-subsidization as people think. I am told that this new regime is not going to be much different. We are still going to have rail branch-line abandonments, and if it is essential for them to continue with non-profitable it will either be a subsidy or the government will be able to try other means of moving the goods. Under the new bill, air and trucking services can still be abandoned by carriers if they are not profitable.

The one advantage of the new bill for the situation you describe is that new entrants will be allowed to come into the market to provide a service more readily, not as difficult as it is now. The example I am given by our officials is what happened between Vancouver and Victoria. Other carriers can now come in very quickly and they may provide equal or even better service. So we think your fares there will not be justified.

Mr. Angus: I am more concerned, Mr. Minister, with the smaller communities in the near-north, if I can put it that way. Let me give you an example. In northwestern Ontario one particular airline, a small regional carrier, developed a market and developed a system in the Kenora—Rainy River riding, which is next door to mine. As a result of the changes brought in by Mr. Axworthy a while back, there was greater flexibility of people competing. What has happened has been that the fellow who established the market, who built up the infrastructure, then saw somebody else who did not make the investment, either in time or money, come in and skim off the lucrative business without having the same level of investment and commitment, to the point where that original carrier was put in jeopardy. Some routes have been reallocated because of it.

• 1805

I guess it is a question of morality in the first place, where somebody has made the effort to provide—

Mr. Benjamin: It is called free enterprise.

Mr. Angus: —a good service in a part of the country where there clearly was not the volume to begin with. They built it up and then saw their investment undermined by a decision of the

[Translation]

en ce moment, adéquatement financés par les usagers eux-mêmes.

M. Crosbie: Dans le cadre du régime que nous nous proposons de remplacer, les gens ont l'impression, ou du moins le croyaient-ils il y a quelques années, que le transporteur assure l'interfinancement des services non rentables au moyen de ceux qui le sont. Notre analyse a toutefois démontré que ce n'est pas le cas en général. Ainsi, les camionneurs, tout comme les transporteurs, peuvent mettre fin aux services là où c'est jugé non rentable. Il appert que depuis 1970, une vingtaine de petites localités ont perdu le service aérien, parce qu'elles étaient sur une ligne déficitaire. Comme vous le savez, les chemins de fer peuvent mettre fin aux services, mais s'ils n'y sont pas autorisés, ils ont droit à des subventions de la Couronne.

Donc l'interfinancement n'est pas aussi fréquent que les gens le pensent. On me dit que le nouveau régime ne va pas sensiblement modifier cet état de choses. Les chemins de fer pourront toujours mettre fin aux services sur des voies secondaires, mais s'il s'agit d'un service jugé essentiel, quoique déficitaire, ils auront droit à des subventions, sinon, le gouvernement s'efforcera d'assurer un autre mode de transport. Selon le projet de loi, les transporteurs aériens et les camionneurs pourront toujours mettre fin à un service qu'ils jugent déficitaire.

Le projet de loi comporte toutefois un avantage distinct dans les cas que vous avez signalés, car il facilitera les choses aux nouveaux exploitants qui veulent assurer tel ou tel service. L'exemple que me fournissent mes collaborateurs, c'est celui du service entre Vancouver et Victoria. D'autres transporteurs peuvent désormais se mettre rapidement en affaires et fournir un service égal, voire supérieur. En l'occurrence, je ne crois pas que vos craintes soient justifiées.

M. Angus: Je m'intéresse davantage, monsieur le ministre, aux petites localités qui se trouvent non dans le Grand-Nord, mais dans le nord du pays. Je vous en cite un exemple. Dans le Nord-ouest de l'Ontario il y a une société aérienne, un petit transporteur régional, qui s'est créé un marché et qui a mis au point un régime d'exploitation dans la circonscription de Kenora—Rainy River, adjacente à la mienne. Grâce aux modifications apportées, il y a quelque temps, par M. Axworthy, une plus grande souplesse régnait en ce qui concerne la concurrence. Malheureusement, l'exploitant qui avait créé ce marché, qui avait établi des infrastructures, s'est vu damer le pion par quelqu'un d'autre qui, sans investir son temps ou son argent, a usurpé ce marché lucratif, au point de pousser au bord de la faillite le premier transporteur. Cela a entraîné le réaménagement de certains parcours.

J'imagine que c'est tout d'abord une question de moralité, lorsque quelqu'un s'efforce de fournir . . .

M. Benjamin: C'est ce qu'on appelle la libre entreprise.

M. Angus: . . . un bon service dans un coin du pays, où, de toute évidence, le trafic ne le justifie pas. L'exploitant a mis le service en route, uniquement pour voir son investissement sapé

[Texte]

government. This is the area we are concerned about, the establishment of some kind of protection both in terms of operation as well as the stability for the community for the entrepreneur who has an idea and makes an investment.

Mr. Crosbie: There are protections in here for this situation, but you are only looking at it one way. What about the entrepreneur who has been licensed and has gotten fat and lazy, who is protected under the present system? He does not have to worry about competition. He can pretty well ensure he does not get it, and he is doing all right. You should be concerned about this situation as well, but you are pointing to a different situation.

It all depends on how you look at these changes. To deal with the situation you gave us as an example, on monopoly routes the new agency is going to have an authority to review basic passenger fare increases or roll them back or order refunds and review basic fare levels in the north. There will be financial assistance for essential air services if it is necessary under clause 85. There is going to be a reverse onus entry test so that you will not get a licence unless you can satisfy the agency that the proposed service will lead to less instability in existing services. There seems to be safeguards for the extreme case you are concerned about.

Mr. Angus: Are you referring to the designated area?

Mr. Crosbie: Yes.

Mr. Angus: I am talking about the nondesignated area below the 50th parallel, in terms of northwestern Ontario. They are not covered.

The Chairman: We have already said we might be able to modify it. This is something we are going to explore further, because it is a very clear under clause 102 the thing can be modified.

Mr. Kilgour, do you want to say something?

Mr. David Kilgour (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): I know the Kenora air market reasonably well. Could Mr. Angus tell us if he is talking about Kenora Air Services or Nordair?

Mr. Angus: It is Bearskin Lake and Austin.

The Chairman: Bearskin Lake is a very interesting airline. I have flown it several times from Winnipeg.

Mr. Angus, that was 11 minutes. Mr. Belcher, you have a short intervention. Mr. Robichaud has indicated he wants another intervention. We are concluding at 6.30 p.m. and we do not have to use the time if we do not need it. Mr. Belcher.

Mr. Belcher: One of the hopes we have had is the shortened time in getting decisions, particularly for the railways and how they go about rationalizing what they feel they have to do for management decisions. Do you have any estimate as to how much our new system will shorten the time lag for them? Have we cut it in half? Are there any ballpark figures you can use?

[Traduction]

par une décision du gouvernement. Ce qui nous intéresse, c'est qu'on assure une certaine protection à l'exploitant et une certaine stabilité à la localité, lorsque quelqu'un a une bonne idée et y investit ses fonds.

M. Crosbie: Dans un cas de ce genre, une telle protection existe dans le projet de loi, mais vous ne voyez qu'un seul aspect de la chose. Pensez aux exploitants, possesseurs d'un permis, qui se la coulent douce, étant donné que le régime actuel les protège? Ils n'ont pas à s'inquiéter de la concurrence. Ils réussissent assez bien à ne pas avoir de concurrents; ils se débrouillent fort bien. Vous devriez également vous intéresser à ce genre de cas, mais vous ne signalez que les cas contraires.

C'est selon la manière dont on envisage les changements prévus. Pour en revenir à l'exemple que vous avez cité, dans le cas des parcours monopolisés, le nouvel office pourra examiner les augmentations de tarifs passagers de base, les faire baisser, exiger un remboursement et examiner les tarifs de base dans le Grand-Nord. On prévoit une aide financière pour les services aériens essentiels, le cas échéant, aux termes de l'article 85. Autre changement, la charge de la preuve incombera au requérant, qui devra convaincre l'officier que le service projeté ne contribuera pas à l'instabilité des services existants, faute de quoi l'officier ne lui accordera pas de permis. Il semble donc y avoir des garanties pour les cas extrêmes qui vous intéressent.

M. Angus: Vous faites allusion aux régions désignées?

M. Crosbie: Oui.

M. Angus: Je parle des régions non désignées, en-deçà du cinquantième parallèle, comme le nord-ouest de l'Ontario. Ces régions ne sont pas en cause.

Le président: Nous avons déjà dit qu'il serait peut-être possible de changer cela. C'est une éventualité que nous allons envisager davantage, car l'article 102 autorise nettement de telles modifications.

Monsieur Kilgour, vous aviez un mot à ajouter?

M. David Kilgour (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Je connais assez bien le trafic aérien à Kenora. M. Angus pourrait-il nous dire s'il parle de Kenora Air Services ou de Nordair?

M. Angus: Il s'agit de *Bearskin Lake* et de Austin.

Le président: *Bearskin Lake* est une société aérienne des plus intéressante. J'ai pris plusieurs fois leurs avions à partir de Winnipeg.

Monsieur Angus, vous avez eu 11 minutes. Monsieur Belcher, je vous permets une brève intervention. M. Robichaud a aussi indiqué qu'il voulait intervenir. Nous devons lever la séance à 18h30, mais rien ne nous empêche de finir plus tôt. Monsieur Belcher.

M. Belcher: L'une des choses que nous espérons, c'est que l'on raccourcisse les délais relatifs aux décisions, en particulier au sujet des chemins de fer; nous aimerions savoir comment la direction rationalise les mesures qu'elle juge indispensables. Savez-vous dans quelle mesure le nouveau régime va raccour-

[Text]

Mr. Crosbie: Just ask Mrs. Bloodworth to deal with it.

Ms Bloodworth: The limit under the proposed legislation Bill C-18 will be six months for considering a branch line abandonment application. At present there is no limit and in fact in some cases applications have taken years to be considered. I do not have an average, but I know there have been years taken at times.

Mr. Belcher: The hon. member brings an intervention in there; nevertheless, if we want the rates of transportation to go down for the shippers we have to make sure the companies have the ability to manage to make it all happen. Otherwise we will not have companies in the transportation business. This is what all the legislation is about. I am glad to hear you say there are certain time limits in there.

Ms Bloodworth: The other point I might mention is that the ones taking years often have caused considerable uncertainty to communities. Many times communities would like to know where they stand for the future rather than having the cloud hanging over their head. Even bad news is better than no news at times.

The Chairman: Mr. Robichaud.

• 1810

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

In your opening remarks, Mr. Minister, you said that predatory pricing would be subject to the restraints and penalties in the new Competition Act.

In a paper entitled "Preliminary Comments on Bill C-18 and Bill C-19" by the Canadian Trucking Association, there is a paragraph saying that the Competition Act provisions relating to predatory or discriminatory pricing have limited application to transportation. Bill C-19 is silent on the question of predation, meaning that the Canadian-for-hire trucking industry is being thrust into a continental marketplace. Do you not see a need to strengthen the case against predatory pricing, so as to protect our Canadian entrepreneur?

Mr. Crosbie: We do not think that they have the correct interpretation of the Competition Act. Under our own NTA, which you are examining, there are safeguards about mergers and acquisitions, and they can be reviewed under the Competition Act. We do not believe they are interpreting it properly.

It is interesting to note that the study on trucking and railroad deregulation in the U.S. by Taylor and Morell concluded that the level of concentration in the truck sector had decreased since deregulation in 1980. They found that concentration in the LTL sector appeared to be increasing,

[Translation]

cir les délais? Seront-ils raccourcis de moitié? Pouvez-vous nous en donner une idée approximative?

M. Crosbie: Je demanderai à M^{me} Bloodworth de vous répondre.

Mme Bloodworth: Dans le cas d'une requête concernant l'abandon du service sur une voie secondaire, le projet de loi C-18 stipule un délai de six mois. À l'heure actuelle, aucune instruction n'existe, voilà pourquoi l'acheminement de certaines requêtes a pris parfois des années. Je n'ai pas de moyenne à vous fournir, mais je sais que cela prend parfois plusieurs années.

M. Belcher: Le député fait état d'une intervention; néanmoins, si nous voulons faire baisser les taux de transport pour les expéditeurs, nous devons faire en sorte que les exploitants puissent demeurer en affaire. Sans cela, il n'y aura plus aucune société dans le secteur des transports. Voilà la signification de cette mesure législative. Je suis heureux de vous entendre dire que l'on imposera certains délais.

Mme Bloodworth: Je dois aussi faire remarquer que, lorsque les délais s'étalent sur plusieurs années, on contribue souvent à faire régner un climat d'incertitude dans la localité. Ces dernières préfèrent bien souvent être renseignées sur leur sort plutôt que d'avoir une épée de Damoclès suspendue au-dessus de leur tête. Une mauvaise nouvelle, c'est parfois mieux que pas de nouvelle du tout.

Le président: Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Dans vos remarques d'ouverture, monsieur le ministre, vous dites que les prix abusifs seront assujettis aux restrictions et aux sanctions stipulées dans la nouvelle Loi sur la concurrence.

Dans le document remis par l'Association canadienne du camionnage, qui s'intitule: «Observations préliminaires au sujet des projets de loi C-18 et C-19», on affirme que les dispositions de la Loi sur la concurrence quant aux prix abusifs ou discriminatoires, ont une application limitée dans le domaine des transports. Le projet de loi C-19 ne porte aucune mention des prix abusifs, ce qui signifie que l'industrie canadienne du camionnage en location sera laissée à elle-même sur le marché continental. Ne croyez-vous pas qu'il faudrait se garantir davantage contre les prix abusifs, afin de protéger les exploitants canadiens?

M. Crosbie: Je crois que les auteurs de ce mémoire ont mal interprété la disposition de la Loi sur la concurrence. Aux termes de la LTN, dont vous faites l'étude, des garanties existent à l'égard des fusions et des acquisitions, lesquelles peuvent faire l'objet d'un examen en vertu de la Loi sur la concurrence. Nous ne croyons pas que les auteurs aient bien interprété cette loi.

Chose intéressante, les auteurs d'une étude sur la déréglementation du trafic routier et ferroviaire aux États-Unis, MM. Taylor et Morell, ont conclu que, dans le secteur du camionnage, le niveau de concentration a baissé depuis l'avènement de la déréglementation en 1980. Par ailleurs, dans le secteur du

[Texte]

primarily due to the movement of large carriers in the new markets rather than a concentration in their home markets.

Whether there is concentration or not will be determined by whether it is more efficient to concentrate because of economies of scale, and you can come to an end in economies of scale. My only response is that we think they are bit more gloomy about the Competition Act than they need be.

Mr. Robichaud: Confidential rates will be allowed under the new legislation. Some truckers have shown some concern, especially in the Atlantic area where they could be used. We say they will be protected against predatory rates. But how will you know if they are predatory when they are confidential? Who is going to look into that?

Mr. Crosbie: I think that under the present regime, truckers can enter into confidential contracts. One of the problems the railways face in competing with the U.S. railways is that the U.S. railways can enter into confidential contracts, which makes it difficult. I think it was \$100 million that the railways felt it was costing them to compete with the U.S. railways. I think 1984 was the year.

In addition, as I recall, the confidential contracts have to be filed with the agency, so that the agency will be able to check. Anybody who objects can appeal the confidential contract or the rates established under it. So there seem to be safeguards.

Mr. Robichaud: The Minister says there "seem" to be safeguards.

The Chairman: He set out several. There may be some dispute as to how effective they are, but he listed four of them, including the agency and the appeal, which is in the briefing book.

Mr. Robichaud: Merci pour la précision, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: There are two items: the matter of airfares, and projections and assumptions made by your own department. I have the 1985 freight and passenger forecasts. They say from your department that it is evident that significant real increases in airfares have occurred since 1980, particularly on short-haul, low-density routes. The impact of higher nominal airfares had been moderated significantly on the longer-haul, high-density routes by the greater availability of seat sales.

• 1815

Then your department reports:

In the future it is estimated that airfares will decline substantially in real terms on the latter routes, the long-haul, high-density routes, but may continue to increase moderately on short-haul, low-density routes, reflecting higher operating costs and less competition.

[Traduction]

camionnage à chargement partiel, la concentration semble s'être accrue, surtout parce que les transporteurs importants se dirigent vers les nouveaux marchés plutôt que de se concentrer dans les régions où ils sont établis.

En fin de compte, la concentration est toujours fonction de l'efficacité, et des économies d'échelle, mais celles-ci ont une fin. Je me limiterai à dire que leurs craintes au sujet de la Loi sur la concurrence ne me semblent pas fondées.

M. Robichaud: Le projet de loi autorise le recours à des tarifs confidentiels. Cela inquiète certaines sociétés de camionnage, surtout dans les provinces de l'Atlantique, où on pourrait y avoir recours. Vous parlez de protection contre les taux abusifs. Mais comment peut-on savoir qu'un taux est abusif s'il est confidentiel? Qui va s'occuper de cela?

M. Crosbie: Selon le régime actuel, les camionneurs peuvent conclure des marchés confidentiels. L'une des difficultés qu'éprouvent nos chemins de fer, c'est d'avoir à livrer concurrence aux chemins de fer américains, qui, eux, peuvent conclure des marchés confidentiels. Les chemins de fer ont estimé à 100 millions de dollars en 1984, sauf erreur, ce qui leur en a coûté de faire concurrence aux chemins de fer américains.

En outre, si je me souviens bien, les marchés confidentiels devront être déposés auprès de l'Office, qui en fera la vérification. Il sera possible d'interjeter appel à l'égard d'un marché confidentiel ou des tarifs qui en découlent. Il semble donc y avoir des garanties.

M. Robichaud: Le ministre vient de dire qu'il «semble» y avoir des garanties.

Le président: Il en a mentionné plusieurs. On peut en contester l'efficacité, mais il en a énuméré quatre, y compris l'Office et le droit d'appel, dont il est question dans le feuillet de renseignements.

Mr. Robichaud: Thank you for this clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Il y a deux questions, celle des tarifs aériens et celle des extrapolations et des hypothèses provenant de votre propre ministère. J'ai ici la prévision de 1985 au sujet du transport des marchandises et des passagers. Selon votre ministère, il est évident que les tarifs aériens se sont accrus sensiblement depuis 1980, en particulier pour les lignes courtes à faible densité. Les conséquences des augmentations nominales des tarifs aériens ont été sensiblement atténuées par l'augmentation du nombre de places offertes en promotion sur les trajets à long cours et à haute densité.

Toujours selon votre ministère:

On estime qu'à l'avenir, les tarifs aériens réels vont baisser sensiblement pour les trajets à long cours et à haute densité, mais qu'ils vont continuer à augmenter pour les trajets courts et à faible densité, à cause de l'incidence de la hausse des frais d'exploitation et de la baisse de la concurrence.

[Text]

This comes from your own department.

Mr. Minister, I have always thought that in this country since before 1867 in the area of transportation, we would do all we could as a nation to minimize discrimination against people and the goods they produce because of where they happen to be located. Surely, what is happening in the small and moderately sized markets and in smaller cities and isolated areas, such as Kenora, Ontario, we are increasing discriminatory practices. The treatment is not relatively equal.

It is all very well to be in downtown Toronto or Vancouver or Montreal. But if you live in one of those other places, you do not get an equity of treatment in terms of costs. They are not asking for 10 flights a day each way out of those smaller places. Rather they are asking for an equity of treatment and no discrimination as to cost because of where they happen to live. Your own department says this is what is happening in those kinds of places.

Mr. Crosbie: Mr. Benjamin, your source is saying that this has happened since 1980. Well, if it has, it has happened under the present regulatory regime. So it is not necessarily something that is going to happen in any greater volume or whatever under a new regulatory regime.

Mr. Benjamin: No, I am sorry, Mr. Minister, this report is on the key assumptions regarding the new regime. This is projections from 1985 onwards. They are predicting that what will happen and will continue to happen is what already started happening in 1980. That it will continue is a key assumption your own department makes. It is called strategic planning.

Mr. Crosbie: Well, you know how much you can trust strategic planners. We have seen what they can accomplish in Mirabel!

The Chairman: And Pickering.

Mr. Crosbie: As with anything that comes from my department, you have to keep in mind we are all infallible.

Mr. Benjamin: Hear, hear!

The Chairman: I think that is fine, Mr. Benjamin. I know it is a lovely spot to leave this.

Mr. Benjamin: A final item. It is not 6.30 p.m. yet.

The Chairman: I know, but we did not have to fill a vacuum, to fill it up with sound.

Mr. Benjamin: I am not filling a vacuum. I would like to ask the Minister something, if I could follow up on what Mr. Robichaud got into concerning confidential rate-setting. Do you mean to tell me a major manufacturer who can negotiate a confidential rate with a trucking firm or a railroad or a combination of both and who ships thousands of carloads and truckloads a year gets the same kind of a rate that would be available to a manufacturer or a processor, no matter where he is located, who might ship only a few hundred carloads a year? Is this not rate discrimination? He cannot find out what the

[Translation]

Ce sont là les propos de votre propre ministère.

Monsieur le ministre, j'ai toujours pensé qu'en matière de transports dans notre pays, et même avant 1867, nous avons voulu minimiser la discrimination contre les gens et les biens qu'ils produisent, quel que soit l'endroit où ils sont établis. Certes, on intensifie cette discrimination, à l'heure actuelle, contre les marchés de faible ou de moyenne ampleur et contre les petites villes et les régions isolées, comme Kenora en Ontario. Le traitement accordé n'est pas équitable.

C'est bien beau d'habiter le centre-ville de Toronto, de Vancouver ou de Montréal, mais si vous habitez ailleurs, dans une de ces régions, vous n'êtes pas traités équitablement, en ce qui a trait aux coûts. Les gens qui habitent dans les petites localités n'exigent pas 10 vols par jour. Ils demandent tout simplement d'être traités sur le même pied que les autres, sans que l'on fasse de la discrimination contre eux en ce qui concerne les coûts, à cause de l'endroit où ils habitent. Votre propre ministère affirme que c'est là ce qui se passe dans ces régions.

M. Crosbie: Monsieur Benjamin, selon vos sources, cela est vrai depuis 1980, et nous le devons à l'actuel régime de réglementation. Le problème ne va donc pas nécessairement s'aggraver sous le nouveau régime de réglementation.

M. Benjamin: Je suis désolé, monsieur le ministre, mais ce rapport est l'une des principales hypothèses sur lesquelles repose le nouveau régime. Il s'agit d'extrapolation à compter de 1985. Selon ces prévisions, ce qui se manifestait déjà en 1980 va continuer à se produire. C'est là l'hypothèse que votre propre ministère a posée. C'est ce qu'on appelle la planification stratégique.

M. Crosbie: Ma foi, vous savez quelle confiance on peut accorder aux stratégies. On les a vus à l'oeuvre à Mirabel!

Le président: Et à Pickering.

M. Crosbie: Quant à ce qui émane de mon ministère, n'oubliez pas que nous sommes tous infallibles.

M. Benjamin: Bravo!

Le président: C'est bien, monsieur Benjamin. Aussi bien finir sur une bonne note.

M. Benjamin: Une dernière question. Il n'est pas encore 18h30.

Le président: Je sais, mais nous n'avons pas à faire du bruit pour combler le vide.

M. Benjamin: Ce n'est pas pour combler un vide, mais pour poser une question au ministre, à la suite de la question de M. Robichaud concernant des tarifs confidentiels. Vous nous dites qu'un fabricant important pourrait négocier un taux confidentiel avec une société de camionnage ou une société ferroviaire, sinon avec les deux, pour expédier tous les ans des milliers de wagons et de camions, à un taux identique à celui qui serait fourni à un fabricant ou à un conditionneur, quel que soit l'endroit où il est établi, qui n'expédierait que quelques centaines de wagons par année? N'est-ce pas là une preuve de

[Texte]

rate is because it is confidential. He cannot find out what the rate is that the big shipper is getting, so it is discriminatory. It is anti-competitive. This should be anathema to the Minister, anything that is anti-competitive. Surely confidential rate setting is anti-competitive.

Mr. Crosbie: As I understand it, it is not illegal now for somebody who is continually shipping in large amounts to get a special rate because of the volume in which he ships it.

Mr. Benjamin: They are agreed charges and they are published.

Mr. Crosbie: Right. But it is not illegal now, and it will not be illegal under our new regime. But small shippers may have a better chance of getting a lower rate under a competitive situation. They will be able to offer them a lower rate, knowing that the rate offered is not going to be published and therefore requested by all the other small shippers in town. It makes the whole thing become more competitive.

• 1820

Mr. Benjamin: It is then anti-competitive.

Mr. Crosbie: No, more competition. If you are a smaller shipper with some unique product and the railway wants to give you a competitive rate today, they have to give all the other small shippers the same rate. It is a discouragement to them to do it.

Mr. Benjamin: They will overcharge the other small ones.

Mr. Crosbie: You have a pathological fear of competition.

Mr. Benjamin: I have seen these outfits operating before. Do not say I did not warn you.

The Chairman: Do you want to finish that answer? Obviously there are interesting differences of philosophy and opinion on the bill which we will run in to from time to time. I did not know if you wanted to continue. I thought you had finished your answer, Mr. Minister. This point has come up in our *Freedom to Move*... We saw many situations on this issue where some small shippers felt more comfortable if they had a confidential contract.

Mr. Crosbie: Our Parliamentary Secretary points out that under section 60 of the act, whether an existing confidential contract with another shipper for transportation and a substantially similar product under a substantially similar condition create an unfair disadvantage by providing a lower freight rate or better shipping conditions, it cannot be justified by any cost or efficiency factor. That is a matter which can be looked into by the agency if someone requests it. Even there, it is not without safeguards.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the last question I have is about the matter of a compensation package for those who lose their licences through this legislation.

[Traduction]

discrimination? Le taux étant confidentiel, le second ne saurait ce que le premier a obtenu. En pareil cas, on peut parler de discrimination. C'est nuire à la concurrence. Le ministre devrait avoir en horreur tout ce qui nuit à la concurrence. Je n'ai aucun doute qu'un taux confidentiel nuit à la concurrence.

M. Crosbie: À mon avis, il est tout à fait légitime que quelqu'un qui expédie continuellement des quantités importantes puisse bénéficier d'un tarif spécial fondé sur le volume de ses expéditions.

M. Benjamin: Oui, mais il s'agit de tarifs concertés et publiés.

M. Crosbie: Exact. Mais c'est légitime en ce moment, et cela le restera sous le nouveau régime. Lorsqu'il y a concurrence, toutefois, les petits expéditeurs ont de meilleures chances d'obtenir un tarif intéressant. Ils pourront obtenir un tarif peu élevé, sachant que ce tarif ne sera pas rendu public et, par conséquent, exigé par tous les autres petits expéditeurs en ville. Cela rend toute la chose bien plus compétitive.

M. Benjamin: Plutôt anti-compétitive.

M. Crosbie: Non, plus compétitive. Supposons que vous soyez un petit expéditeur offrant un produit unique et que le chemin de fer veuille vous offrir un tarif compétitif; en vertu de la loi actuelle, il devra accorder le même tarif à tous les autres petits expéditeurs. Cela a donc un effet dissuasif.

M. Benjamin: On va exiger des tarifs excessifs des autres petits expéditeurs.

M. Crosbie: Vous avez une peur pathologique de la concurrence.

M. Benjamin: J'ai déjà vu ces entreprises à l'oeuvre. Vous ne pourrez pas dire que je ne vous ai pas mis en garde.

Le président: Voulez-vous terminer cette réponse? On assiste manifestement à des divergences de principe et d'opinion au sujet du projet de loi, ce qui arrive de temps à autre. Je ne savais pas que vous vouliez poursuivre. Je croyais que vous aviez terminé votre réponse, monsieur le ministre. La question dont vous venez de discuter a été soulevée dans le document *Aller sans entraves*... On y entrevoyait bon nombre de situations où des petits expéditeurs se sentiraient plus à l'aise s'ils obtenaient un contrat confidentiel.

M. Crosbie: Notre secrétaire parlementaire précise qu'en vertu de l'article 60 de la loi, dans les cas où un contrat confidentiel accordé à un autre expéditeur pour le transport de produits similaires dans des conditions semblables peut se révéler injuste à l'égard d'un expéditeur parce qu'on accorde un tarif inférieur ou de meilleures conditions d'expédition, il est prévu qu'on ne peut justifier cela pour des raisons de coût ou d'efficacité. En outre, l'office a le droit d'examiner le dossier si quelqu'un en fait la demande. Il existe donc des mesures de protection.

M. Benjamin: Monsieur le président, ma dernière question porte sur les indemnités accordées à ceux qui perdront leur licence en raison de l'adoption de ce projet de loi.

[Text]

We discussed that in our minority report and suggested a direct form of compensation. I know the Government is suggesting some form of write-off. What are you prepared to do for the trucker or other licence holder who has not achieved a profit against which a write-off is possible? With the value of licences at zero, do you propose to bring in any measures to the tax system or in any other way?

Mr. Crosbie: We are still discussing that with the truckers. This is a bit of a complicated problem. For example—I am speaking of principles here—the value associated with an operating licence is an artificial value. It is created only by the fact that through regulatory action the number of licences is restricted. That is what gives the value. The value of the licence is proportional to the perceived additional profits one can make as a result of the protection provided by the licence.

There is a moral question: should the Government compensate the holder of a licence for causing the loss of its privileged position in the market? We have not done this in other areas such as the air industry. This is the time of fiscal restraint. It could be an expensive precedent.

How are you going to administer compensation of this kind in a manner which is going to be fair to everybody including the taxpayers? My information is that the majority of truckers will not find themselves at a disadvantaged position after reform. Should we compensate a carrier who, as a result of reform, has been able to expand operations and increase profits? If that is the case, why should you be compensating them for losing the artificial value created by the previous system?

How do we separate the effects of regulatory reform for extra-provincial transport from the impact and intra-provincial transport which we are not directly affecting? How do we prevent carriers who have already written off the value of their licences and gotten the tax benefit under the present tax laws from receiving compensation?

There are some problems here. In addition, do not forget that by removing this adversary licensing system, we are saving carriers terrific administrative costs. A 1980 study showed the legal fees alone under that system were \$40 million. There are savings to these carriers as well.

• 1825

So there are all those complications, but we are sympathetic. We are dealing with the truckers, trying to see if there is something that could be agreed in order to get around these problems and something that the Department of Finance would accept as well, but we are still at the discussion stage.

[Translation]

Nous avons déjà discuté de la question dans notre rapport minoritaire, et nous y proposons une indemnisation directe. Je n'ignore pas cependant que le gouvernement favorise, lui, une forme de déduction. Qu'êtes-vous prêts à faire pour le camionneur ou tout autre titulaire de licence qui n'a pas de bénéfices ouvrant droit à une déduction? Si la valeur des licences est nulle, avez-vous l'intention d'adopter des mesures fiscales ou d'autres mécanismes?

M. Crosbie: Nous sommes encore en train de discuter de la question avec les camionneurs. C'est un problème assez compliqué. Ainsi, par exemple, théoriquement, la valeur attribuée à une licence est artificielle. Cela tient au fait que la réglementation en limite le nombre. La valeur de chaque licence est proportionnelle aux bénéfices supplémentaires perçus en raison de la protection qu'elle accorde.

Il y a donc une question morale ici: le gouvernement devrait-il indemniser le titulaire d'une licence parce qu'à cause de lui l'entreprise en question n'occupe plus une position aussi avantageuse sur le marché? Nous n'avons pas fait cela dans d'autres domaines comme le transport aérien, par exemple. Or, nous vivons dans une période d'austérité fiscale. Il pourrait s'agir d'un précédent coûteux.

Par ailleurs, comment allez-vous administrer un mécanisme d'indemnisation de ce genre de façon équitable envers tout le monde, y compris les contribuables? D'après les renseignements que j'ai obtenus, la majorité des camionneurs ne seront pas désavantagés après la réforme. Devrions-nous indemniser un transporteur qui, en raison de la réforme, a été en mesure d'étendre ses activités et d'augmenter ses bénéfices? Si tel est le cas, pourquoi faudrait-il lui accorder une indemnisation simplement parce qu'il a perdu la valeur artificielle que reconnaissait à la licence le système précédent?

Comment pouvons-nous distinguer entre les répercussions de la réforme réglementaire dans le cas du transport interprovincial de celles qui toucheront le transport provincial, qui ne relève pas de nous? Comment pouvons-nous empêcher des transporteurs qui ont déjà déduit la valeur de leur licence et reçu un avantage fiscal en vertu de la loi actuelle, de recevoir une autre indemnisation?

La question n'est pas simple. De plus, n'oubliez pas que l'élimination du système actuel de contestation entourant l'attribution de licences permet au transporteur d'économiser beaucoup de frais administratifs. D'après une étude effectuée en 1980, les seuls frais juridiques entraînés par ce système atteignaient 40 millions de dollars. Cela représente donc des économies pour ces transporteurs-là aussi.

Malgré tout, nous sommes ouverts à ces problèmes. Nous sommes en train de négocier avec les camionneurs afin de voir si l'on peut trouver un moyen de résoudre ces problèmes de façon acceptable pour le ministère des Finances. Les discussions sont encore en cours.

[Texte]

The Chairman: I must say, Mr. Benjamin, that was a very good question and a good answer. We will be hearing lots more about it. It is a complicated thing.

I want to thank you, Mr. Minister, for appearing here today with your officials, and also the members who have been diligent in attending. Obviously, as we progress and at another time, we will have the Minister back. Obviously as well, we are going to need the officials throughout and will have them here.

This committee stands adjourned until Monday, March 2, at 3.30 p.m. when we have the CNR.

[Traduction]

Le président: Je dois avouer, monsieur Benjamin, que votre question était excellente tout comme la réponse. Nous allons certainement entendre beaucoup d'autres propos là-dessus. Il s'agit en effet d'une question complexe.

Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier d'avoir été des nôtres aujourd'hui, ainsi que vos collaborateurs et les membres, qui ont été très assidus. Il ne fait aucun doute que nous allons de nouveau inviter le ministre au cours de notre étude du projet de loi. Nous aurons aussi besoin du témoignage de ses collaborateurs et leur demanderons donc, à eux aussi, de revenir.

La séance est levée jusqu'au lundi 2 mars à 15h30; nous entendrons alors les représentants du CN.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and
Coordination;
Margaret Bloodworth, Economic Regulatory Reform.

David Kilgour, Parliamentary Secretary to the Minister of
Transport.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politiques et coordina-
tion;
Margaret Bloodworth, Réforme des règlements économi-
ques.

David Kilgour, secrétaire parlementaire du ministre des
Transports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Monday, March 2, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le lundi 2 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent
des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by
extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les trans-
ports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers
effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Richard Rumas

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Richard Rumas

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 2, 1987
(15)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Ross Belsher for Terry Clifford.

Other Member present: Guy St-Julien.

In attendance: David Cuthbertson, Committee Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From Canadian National: R.E. Lawless, President and Chief Executive Officer; W.H. Morin, Senior Vice-President, Marketing; Y.H. Masse, Senior Vice-President, Financial Planning and Administration.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings, dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clauses 2 of Bills C-18 and C-19.

R.E. Lawless made a statement.

W.H. Morin made a presentation on C.N.'s Position on Bill C-18.

The witnesses answered questions.

At 5:59 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this evening.

EVENING SITTING

(16)

The Standing Committee on Transport met at 7:32 o'clock p.m. in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Ross Belsher for Terry Clifford.

In attendance: David Cuthbertson, Committee Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From Canadian National: R.E. Lawless, President and Chief Executive Officer; W.H. Morin, Senior

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 2 MARS 1987
(15)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 32, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Ross Belsher remplace Terry Clifford.

Autre député présent: Guy St-Julien.

Aussi présents: David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité. *De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: Du Canadien national: R.E. Lawless, président-directeur général; W.-H. Morin, premier vice-président, Marketing; Y.-H. Masse, premier vice-président, Planification financière et administration.

Le Comité étudie de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

R.E. Lawless, fait une déclaration.

W.-H. Morin donne un exposé sur la position du CN par rapport au projet de loi C-18.

Les témoins répondent aux questions.

À 17 h 59, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre, ce soir, à 19 h 30.

SÉANCE DU SOIR

(16)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 19 h 32, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Ross Belsher remplace Terry Clifford.

Aussi présents: David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité. *De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: Du Canadien national: R.E. Lawless, président-directeur général; W.-H. Morin, premier vice-président,

Vice-President, Marketing; Y.H. Masse, Senior Vice-President, Financial Planning and Administration.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings, dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clauses 2 of Bills C-18 and C-19.

The witnesses answered questions.

At 9:35 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Tuesday, March 3, 1987.

Richard Rumas

Committee Clerk

Marketing; Y.-H. Masse, premier vice-président, Planification financière et administration.

Le Comité étudie de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les témoins répondent aux questions.

À 21 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 3 mars 1987, à 9 h 30.

Greffier de comité

Richard Rumas

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, March 2, 1987

• 1533

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence on Bills C-18 and C-19, which have been referred to the standing committee.

I would like to welcome Mr. Ron Lawless, president and chief executive officer of CN, along with some of the officials. I understand you have a presentation that is about 45 minutes in length. I believe it dovetails with your brief, so there is not a complete duplication.

Your brief has just been circulated to members of the committee, in both English and French. I have read the brief, but I do not think other members have had a chance to read it. It deals with the pertinent parts of the act, so it is very concise. We are here really to discuss the bills, not necessarily the philosophy that led up to the bills.

Perhaps you have something to say first, Mr. Lawless, and then we could get into your brief. The thought of the Chair was that we would go through until 7 p.m., if we could conclude your presentation today. I am informed that there will be a bell at 6 p.m. and a vote at 6.15 p.m. I am afraid we are going to have to come back tonight if we are not close to finishing when the bell rings at 6 p.m. We know the importance of these bills to CN, and your interest in them, to say the least, and our interest in your presentation.

Mr. R.E. Lawless (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): That arrangement suits us fine. We are ready for an evening session if that is the chairman's requirement.

The Chairman: We will judge that later in the day. Lead away. I think I know both of the gentlemen with you, but perhaps you had better introduce them, for terms of the record. Then we will get started here officially.

We had the Minister before us, as you know, so you are really the first witness. Tomorrow we will have the other parallel line, the CP. We are getting the rail people in here early because we know they have a real interest in the bills.

• 1535

Mr. Lawless: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to introduce today the two officers who are accompanying me for testimony. Mr. W.H. Morin is the senior vice-president of marketing for the system on Canadian National, and Mr. Yvon Masse is the senior vice-president of financial planning and administration for the system.

As you correctly point out, Mr. Morin will be presenting Canadian National's detailed comments and suggested

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 2 mars 1987

Le président: Chers collègues, je vois qu'il y a quorum pour l'audition de témoignages au sujet des projets de loi C-18 et C-19, qui ont été renvoyés à notre Comité.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Ron Lawless, président-directeur général du CN, ainsi qu'à certains de ses collaborateurs. On me dit que vous avez un exposé à nous faire d'une durée d'environ 45 minutes. Je crois que votre exposé recoupe le mémoire, de sorte qu'il n'y aura pas trop de répétitions.

Votre mémoire vient à peine d'être distribué aux membres du Comité, dans les deux langues officielles. Je l'ai lu, mais je ne crois pas que les autres membres en aient encore eu l'occasion. Il traite des éléments pertinents du projet de loi et est donc très concis. Nous sommes réunis en fait pour discuter des projets de loi, mais pas nécessairement de la philosophie sous-jacente.

Peut-être voulez-vous faire une brève déclaration, monsieur Lawless, avant de passer à votre mémoire. S'il était possible de terminer votre témoignage aujourd'hui, le président pensait poursuivre la séance jusqu'à 19 heures. On me dit que la sonnerie sera déclenchée à 18 heures, pour un vote à 18h15. Si nous ne sommes pas sur le point de terminer la discussion à 18 heures, il va malheureusement falloir revenir ce soir. Nous sommes conscients de l'importance de ces projets de loi pour le CN, de l'intérêt que vous y portez, et de notre propre intérêt envers votre exposé.

M. R.E. Lawless (président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada): Cela nous convient parfaitement. Nous sommes disposés à siéger en soirée si le président le désire.

Le président: Nous en déciderons plus tard. Allez-y. Je crois connaître les deux messieurs qui vous accompagnent, mais présentez-les quand même, pour le compte rendu. Ensuite, nous pourrions commencer officiellement.

Comme vous le savez, nous avons déjà reçu le ministre, et vous êtes en quelque sorte les premiers témoins. Demain, nous recevrons l'autre compagnie de chemins de fer, le CP. Nous accueillons les représentants du secteur ferroviaire au début, car nous connaissons le vif intérêt qu'ils portent à ces projets de loi.

M. Lawless: Merci beaucoup, monsieur le président. Permettez-moi de vous présenter mes collègues qui m'accompagnent aujourd'hui. M. W.H. Morin est premier vice-président, *Marketing*, pour le système du Canadien national, et M. Yvon Masse est premier vice-président, *Planification financière et administration*.

Comme vous l'avez indiqué, M. Morin présentera en détail les commentaires et les modifications proposées relativement à

[Text]

amendments to the bill that you are now examining. I would like to begin, however, with a few remarks, hopefully to cover off some of the environment which the railway industry is facing, so that perhaps that will give you a little wider perspective or setting in which this bill, when it becomes law, will be effective as far as the railway is concerned.

As you know and have pointed out, I have appeared before this committee many times in the past. Indeed, I hope to return again. I appear representing Canadian National, a Crown corporation, but I really come before you today with a singular purpose, that of ensuring an understanding by this committee of the situation facing Canada's railways, their customers and their employees. A meaningful examination of the bill before you cannot be achieved without such an understanding, nor without careful study of the current and longer term outlook for rail transportation as it relates to Canada's economic health and future growth.

Railways around the world are in a period of major transition. Countries such as Britain, Germany, France and Japan are now trying to cope with huge debt loads which state-owned railways have built up over the years. In some cases, they are moving toward privatization. In all cases, they are trying to get their costs down and improve their productivity.

This trend is not confined to government-owned railways. Six years ago, facing a crisis which threatened the bankruptcy of several major railways, the United States passed the Staggers Act of 1980 with a clearly stated objective to restore the U.S. railways to economic health. That legislation was so successful it has put Canadian railways at a disadvantage compared with our U.S. competitors. The success of that legislation is indeed one of the reasons why Bill C-18 is before us today.

In fact, the deregulation of U.S. railways and truckers has put much of our Canadian industry at a disadvantage, because U.S. railways now have unprecedented freedom to control their costs. The coal miners of Utah, the farmers in Nebraska, the woodworkers of Idaho can ship their products to tide water and export at less expense than Canadian producers can.

In the United States, the railways are expected to play their role as a service industry with minimum regulation. In Canada, railways are still seen by many as part of the Canadian dream, as it were. But they are also in many ways expected to be instruments of regional development. If railways are not allowed to change with the times, indeed encouraged to change, and provide shippers with efficient, competitive service, that dream could turn into a national nightmare.

Like many other railway systems, Canadian National today faces a financial crisis. In previous appearances before you we have outlined the evolution of this situation so I will not repeat that history, but it is important to understand the magnitude of it. Today, CN's debt level is currently at \$3.5 billion. The interest on that debt is more than \$1 million a day. Payment of

[Translation]

ce projet de loi présentement à l'étude. Toutefois, j'aimerais commencer par faire une courte revue de la situation qui prévaut actuellement dans l'industrie ferroviaire, afin que vous puissiez examiner ce projet de loi, s'il devient loi, dans un contexte plus vaste encore.

Comme vous l'avez déjà indiqué, je me suis présenté devant ce Comité à plusieurs reprises dans le passé et j'espère y revenir souvent encore. Je représente aujourd'hui le Canadien national, société de la Couronne. Cependant, je suis ici dans un but bien déterminé, celui de faire comprendre au Comité la situation qui touche les chemins de fer, leurs employés et leurs clients au Canada. On ne peut prétendre faire l'étude éclairée de ce projet de loi sans comprendre ni sans étudier attentivement la perspective actuelle et à long terme du transport ferroviaire en fonction de la santé économique et de la croissance future du pays.

Partout dans le monde, l'industrie ferroviaire est en grande période de transition. Aujourd'hui, des pays comme l'Angleterre, la France, l'Allemagne et le Japon se débattent pour venir à bout des immenses dettes accumulées par des entreprises ferroviaires d'État. Dans certains cas, on se dirige vers la privatisation. Dans tous les cas, les pays essaient de diminuer leurs dépenses et d'augmenter la productivité.

Et cette tendance ne vaut pas seulement pour les compagnies ferroviaires d'État. Il y a six ans, aux États-Unis, une loi, intitulée *The Staggers Act of 1980*, a été adoptée dans le but de rétablir la santé économique de l'industrie des chemins de fer au moment où de nombreuses entreprises se dirigeaient vers la faillite. Cette loi a eu un succès tel que les compagnies ferroviaires canadiennes ont été désavantagées par rapport à leurs concurrentes américaines. Voilà une des raisons pour lesquelles nous sommes aujourd'hui en présence du projet de loi C-18.

Aux États-Unis, la déréglementation dans l'industrie ferroviaire et du camionnage a désavantagé l'industrie canadienne. Les mineurs de l'Utah, les agriculteurs du Nebraska et les travailleurs du bois de l'Idaho peuvent acheminer leurs produits vers les océans et les exporter à des prix plus avantageux que ceux des producteurs canadiens, parce que les industries ferroviaires américaines jouissent d'une très grande liberté face aux contrôles des coûts.

Aux États-Unis, on s'attend des entreprises ferroviaires qu'elles jouent le rôle d'entreprises de services, avec le minimum de réglementation. Au Canada, l'industrie ferroviaire fait toujours partie du «rêve canadien» et sert d'outil à la croissance régionale. Mais si on ne lui permet pas de s'adapter aux changements et si on ne l'encourage pas à offrir aux expéditeurs un service efficace et concurrentiel, ce rêve pourrait devenir «le cauchemar national».

En ce moment, le Canadien national fait face à une crise financière. Je crois que mon prédécesseur vous en a expliqué l'évolution lors de rencontres antérieures; aussi, je ne répéterai pas ses paroles. Mais je veux que vous en saisissiez toute l'ampleur. À l'heure actuelle, l'endettement du CN est gelé à 3.5 milliards de dollars. Les intérêts de cette dette représentent

[Texte]

this interest in 1987 will completely consume the operating profit of CN Rail, forcing us again to borrow for capital needs and repayment of the long-term debt. This weak, indeed serious, financial situation has developed at a time when several environmental factors are making the problem even worse. There are four main factors I would like to just touch upon.

First, as I mentioned earlier, we are facing severe competition from deregulated railways and trucking companies in the United States. Approximately 25% to 30% of our traffic is trans-border and vulnerable to U.S. carriers.

• 1540

Second, we are facing a revenue growth that is little more than flat over the next five years. While exports are still growing, some of the railway's key markets are changing. Resource-based traffic makes up about 65% of our rail business. Yet Canada is no longer shipping as much coal to Japan or as much grain to India as it did just a few short years ago.

Third, Canadian National, which only 10 years ago was one of the most productive railways on the continent, has now slipped in terms of productivity. Based on comparative measurements, most class one railways in the U.S. can move the amount of freight CN moves each year with many thousand fewer employees. That is because they have been free to make major productivity improvements since passage of the Staggers Act. Simply stated, we are no longer efficient enough to keep the traffic and thus protect the jobs of our employees and the jobs of our customers' employees.

Fourth, Canada's transportation industry will become increasingly competitive with the enactment of Bill C-18. Increasing competition in the marketplace and structural changes in the world economy mean a company such as CN cannot increase revenues by increasing rates. It can improve its financial situation only by reducing costs and remaining efficient enough to retain or enlarge its market share.

One further fact that should be clearly understood by all is that when CN was recapitalized in 1978, the government of the day said the company would have to stand on its own financial feet. That has since been the case. Contrary to popular myth, CN is not a drain on the Canadian taxpayer. In fact, as this committee knows, we have paid something like \$260 million in dividends to the people of Canada since 1978.

Our company is that rarest of Canadian inventions, a commercial Crown corporation. We are expected to compete in the marketplace against private enterprise without government hand-outs, but also without access to equity capital. Yet Canadian National has been able to establish and maintain a world-wide reputation for technological innovation and operational excellence. We are proud of the professionalism of

[Traduction]

plus d'un million de dollars par jour. En 1987, le remboursement de la dette dévorera complètement le bénéfice d'exploitation de CN Rail et l'obligera à emprunter à nouveau pour faire face à des besoins en capitaux et à rembourser cette dette à long terme. La situation financière du CN s'est affaiblie à un moment où des facteurs environnants aggravaient sa condition. J'aimerais toucher à quatre de ces principaux facteurs.

Premièrement, comme je l'ai indiqué plus tôt, nous devons faire face à une sérieuse concurrence venant des États-Unis, où il y a eu déréglementation dans l'industrie ferroviaire et le camionnage. Environ 25 à 30 p. 100 de notre trafic est transfrontalier. Il est donc vulnérable par rapport à celui des entreprises de transport américaines.

Deuxièmement, nous devons, pour les cinq prochaines années, faire face à une croissance presque nulle. Même si les volumes d'exportation augmentent, nos marchés cibles sont en période de changement. Le transport en vrac représente 65 p. 100 des activités ferroviaires. Cependant, le Canada expédie moins de charbon au Japon, moins de grain en Inde, qu'il ne le faisait récemment.

Troisièmement, le Canadien national, qui, il y a 10 ans, était l'une des entreprises les plus productives au Canada, a pour ainsi dire glissé à la dernière place en matière de productivité. On a établi par mesures comparatives que la plupart des entreprises ferroviaires de première classe aux États-Unis pouvaient déplacer, par année, le même volume de marchandises que le CN, avec plusieurs milliers d'employés en moins. Elles sont libres d'apporter des améliorations importantes au niveau de la productivité depuis l'adoption de la loi Staggers. Tout simplement, nous ne sommes plus assez efficaces pour faire le poids et pour ainsi protéger les postes de nos travailleurs et ceux des employés de nos clients.

Quatrièmement, l'industrie canadienne du transport est en voie de devenir de plus en plus concurrentielle. Le projet de loi C-18 a créé cet effet. Une concurrence accrue sur le marché et des changements de structure dans l'économie mondiale signifient qu'une compagnie comme le CN ne peut accroître ses revenus par l'augmentation de ses tarifs. Elle ne peut améliorer sa situation financière qu'en réduisant ses coûts, tout en demeurant une entreprise assez concurrentielle pour retenir ou amplifier sa part du marché.

Il existe un autre point que tous doivent saisir: lorsqu'en 1978, il y eut refonte du capital du CN, le gouvernement de l'heure a tenu à ce que la compagnie vole de ses propres ailes financièrement. Ainsi fut fait! À l'encontre du mythe courant, le CN ne draine pas l'argent des contribuables canadiens. En fait, comme ce Comité le sait, quelque 260 millions de dollars en dividendes ont été versés aux Canadiens depuis 1978.

Notre compagnie est une invention canadienne des plus rares. Une société commerciale de la Couronne. On s'attend à ce qu'elle rivalise avec des compagnies privées sans recevoir d'aide gouvernementale, mais également sans toucher à ses capitaux propres. Nous sommes fiers de la réputation qu'est la nôtre à cet égard. Le Canadien national est reconnu à travers le monde pour ses innovations en matière de technologie et son

[Text]

our employees, who operate some 700 trains a day, in some of the most difficult climatic conditions, over the longest of distances, and through some of the most rugged terrain faced by any railway in the world.

As you review this proposed legislation, Canadian National finds itself in a period of major transition, facing an uncertain financial future, little traffic growth, and increasing competition. It is clear to us that the railway of today cannot be the railway of tomorrow. Canada cannot afford a railway network that was designed for the 1920s and until the 1950s had little competition from highway trucks, seaways, and airlines. Today we need a railway network for the 1990s.

Most important, Canada needs a productive and efficient transportation system if its domestic and export industries are to prosper. Canadian farmers compete with their counterparts south of the border. Canadian coal miners are in a fight for survival with miners in Australia and South Africa. Woodworkers in B.C., Ontario, and Quebec are competing with American mills for markets not only in the U.S. but in Europe, Japan, and Mediterranean countries. Our entire manufacturing industry is in a world-wide battle with the growing sophistication of Pacific Rim producers. All these Canadian industries have rail transportation as a major element in the final cost of their product. The lower the rail cost is, the more competitive Canada will be.

Keeping the cost of rail transportation as low as possible is in the interest not only of CN but of a great many Canadians. Some 45,000 people work on our railway, but the jobs of approximately one million Canadians working for our customers are dependent on low-cost, efficient railway transportation.

It is important that this committee understand that Canada's railways are a mature industry in the process of major transition. Canada can no longer look at its railways through a rear-view mirror; it must understand and accept the changing forces at play in this industry. The railways have to pursue this period of transition so they can remain competitive, so their work forces can be stabilized and their employees can then have a secure future, and most importantly so that Canadian industry can compete in markets at home and abroad.

• 1545

I want to touch briefly on some of these changes. First and foremost is the railway industry, which spends about 60¢ of every dollar on labour costs, is now embracing advances in technology at a greater rate than ever before. Here are a few examples:

1. Computers and advanced communications have allowed us to lower our costs by more than \$1 billion over the last decade and so become more competitive.

[Translation]

excellence en matière d'exploitation. Nous sommes fiers du professionnalisme de nos employés, qui font rouler quelque 700 trains par jour, dans des conditions climatiques des plus difficiles, sur de très longues distances et à travers des régions parmi les plus rudes que connaisse toute entreprise ferroviaire.

Au moment où vous étudiez ce projet de loi, le Canadien national se trouve dans une période de transition majeure. Nous devons faire face à un avenir financier incertain, à une lente croissance en matière de trafic et à une concurrence accrue. Il nous paraît très clair que l'industrie ferroviaire d'aujourd'hui ne peut être celle de l'avenir. Le Canada ne peut se contenter d'un réseau ferroviaire conçu pour les années 20, alors qu'existait peu de concurrence en matière de transports routiers, maritimes ou aériens, jusque dans les années 50. Nous avons besoin d'un réseau ferroviaire conçu pour les années 90.

Pour que nos industries de produits d'exportation survivent, il est très évident que le Canada a besoin d'un système de transport productif et efficace. Les agriculteurs canadiens rivalisent avec leurs homologues du Sud. Nos mineurs du charbon combattent pour leur survie face à ceux de l'Australie et de l'Afrique du Sud; les travailleurs du bois de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec se disputent avec les scieries des États-Unis les marchés américain, européen, japonais et méditerranéen. Toute notre industrie manufacturière participe à une bataille mondiale devant la menace sans cesse croissante des pays du Pacifique. Toutes ces industries canadiennes doivent tenir compte du transport ferroviaire en tant qu'élément important du coût définitif de leur produit. Plus le coût du transport ferroviaire sera bas, plus le Canada sera concurrentiel.

Il y va de l'intérêt non seulement du CN de garder ses coûts aussi avantageux que possible, mais aussi de celui d'une grande majorité de Canadiens. Quelque 45,000 personnes travaillent pour l'industrie ferroviaire, mais les emplois de plus d'un million de Canadiens travaillant pour nos plus importants clients dépendent directement d'un transport ferroviaire efficace et peu coûteux.

Il est important que ce Comité comprenne que l'industrie ferroviaire canadienne a atteint son plein développement et est en période de transition majeure. Le Canada ne peut plus regarder son industrie ferroviaire au travers d'un rétroviseur. Il doit comprendre et accepter les forces changeantes qui l'influencent. On doit permettre aux entreprises ferroviaires de poursuivre dans la voie de cette transition pour qu'elles demeurent concurrentielles, pour que les employés aient un avenir tranquille et surtout pour que l'industrie canadienne ait sa place sur les marchés d'ici et sur ceux de l'étranger.

Je voudrais parler brièvement de ces changements au sein de l'industrie ferroviaire. En tout premier lieu, cette industrie, qui dépense environ 60 cents par dollar en main-d'oeuvre, adopte aujourd'hui les nouvelles technologies à un rythme plus rapide que jamais. En voici quelques exemples:

1. L'informatique et les progrès au niveau des communications nous ont permis d'abaisser nos coûts par plus d'un

[Texte]

2. Railway operating technology and safety is now poised to take another quantum leap forward with the entire North American industry preparing to introduce an automated train control system.

3. New generations of locomotives and freight cars and new methods are reducing the amount of maintenance work necessary in railway shops.

4. Improved equipment and procedures now enable our track-laying and maintenance forces to do as much work as five times as many people did a few years ago.

5. The growth of inter-modal services is offering Canada viable alternatives to the heavy operating and capital costs of sustaining uneconomic light-density rail lines.

Mr. Chairman, I could go on with this list, but the point I wish to leave with this committee is we cannot isolate ourselves from these trends which are sweeping across the North American railway industry. We must change if we are to survive and to continue to provide our customers with the effective low-cost transportation they need to compete in their markets. That is why Canadian National Railway supports the need for regulatory reform.

Under the NTA of 1967 we were able to become more competitive and service-oriented, but the world has changed since then. It is most important that we now take another step in the process of change. We sincerely believe the proposed legislation, with the inclusion of a few key amendments to Bill C-18, can provide Canada's rail transportation industry with the thrust of change needed to provide lower-cost transportation to railway customers.

Mr. Chairman, I have perhaps spoken at greater length than I should have today in this review of our industry, but it is crucially important that this committee look at this legislation in the proper context. That context should include the condition of the railway industry today and the future direction of the industry. This legislation paved the way for a more competitive Canadian transportation system, but it will be just one of the several major factors forcing the railways to change, to adopt new techniques and strategies. We simply must continue this change if the railways are to serve Canada now and in the future.

I wish to thank the committee very much for its attention. As earlier indicated, I would like to ask Mr. Morin to discuss with you our specific views of the legislation now before you. That will be done with a presentation of slides.

The Chairman: Mr. Lawless, I want to thank you for your brief, which in a fairly succinct way underlines the awesome task before this committee to review this bill and help balance all the competing interests.

[Traduction]

milliard de dollars durant la dernière décennie et, ainsi, de devenir plus concurrentiels.

2. La technologie ferroviaire et la sécurité se préparent à faire un autre pas de géant, de concert avec toute l'industrie ferroviaire nord-américaine, en adoptant les systèmes d'automatisation de la marche des trains.

3. Avec les nouvelles générations de locomotives et de wagons de marchandises, il nous a été possible de réduire le volume du travail d'entretien dans les ateliers ferroviaires.

4. Une amélioration de l'appareillage et des méthodes d'entretien font que les préposés à l'entretien et à la pose des voies peuvent aujourd'hui effectuer cinq fois plus de travail qu'un nombre égal de personnes il y a seulement quelques années.

5. La croissance des services intermodaux offre au Canada une alternative de viabilité face aux énormes coûts en capital et frais d'exploitation inhérents à des entreprises ferroviaires peu rentables et à faible densité.

Monsieur le président, je pourrais allonger la liste, mais je voudrais surtout que ce Comité se souvienne que nous ne pouvons faire fi des tendances qui bouleversent notre industrie en Amérique du Nord et nous en isoler. Si nous voulons survivre et continuer à offrir à notre clientèle un mode de transport à prix raisonnable et capable de rivaliser avec tous ces marchés, nous devons changer. C'est pour cela que la compagnie des Chemins de fer nationaux est en faveur d'une réforme de la réglementation.

Grâce à la Loi nationale sur les transports de 1967, nous avons pu devenir plus concurrentiels et offrir plus de services, mais depuis, le monde a changé. Nous devons continuer de progresser. Nous croyons fermement que le projet de loi C-18, auquel on pourrait apporter quelques amendements dans le but de l'améliorer, représente une force de poussée apte à offrir à notre clientèle un moyen de transport à un prix plus avantageux.

Monsieur le président, il est possible que mes commentaires d'aujourd'hui aient été plus longs que prévu, mais je pense qu'il est crucial que ce Comité étudie ce projet de loi dans un contexte réel. Ce contexte doit traiter de l'état actuel de l'industrie ferroviaire et de la direction qu'elle prendra à l'avenir. Ce projet de loi a ouvert le chemin à un réseau canadien plus concurrentiel, mais il ne constituera qu'un des nombreux facteurs qui forceront notre industrie à changer et à adopter des techniques et des stratégies nouvelles. Nous devons tout simplement continuer sur cette lancée si le chemin de fer doit servir le Canada maintenant et dans le futur.

Je vous remercie de votre attention. Comme il a été annoncé tout à l'heure, je demanderais maintenant à M. Morin de vous entretenir de nos vues particulières face à ce projet de loi maintenant entre vos mains. Il le fera à l'aide de diapositives.

Le président: Monsieur Lawless, je vous remercie de votre mémoire, dans lequel vous avez décrit assez succinctement la tâche monumentale qui attend notre Comité lorsqu'il devra examiner ce projet de loi en tenant compte de tous les intéressés.

[Text]

Just for members of the committee, I understand we are going to have a slide show and in effect follow this brief, which is sort of a general narrative of the slide show. Members also just got today or yesterday the CN brief. We will perhaps not be in quite the same forum we are today, but I do compliment the CN on this second brief, which is CN's recommended amendments to Bill C-18. It sets out the bill and sets out your suggested changes, with a one-page backgrounder on each of the items mentioned. Even before I hear Mr. Morin, I certainly commend this brief for members as far as the base of some of the really contentious issues in the items CN has picked on is concerned. They are summarized very well. I know they are going to be repeated in different ways by different witnesses, but we have been given a good base here. So now we will hear the narrative and see how that supplements it.

• 1550

Mr. Lawless: That is the way we would like that to work, Mr. Chairman. The suggested amendments, as you point out, are the thrust of our submission, and Mr. Morin will cover the highlights, based on the other document you put forward.

The Chairman: Thank you. Mr. Morin.

[Slide Presentation]

Mr. W.H. Morin (Senior Vice-President, Marketing, Canadian National Railway): Thank you very much, Mr. Chairman. With your permission, we will use some visual aids today, and we hope they will help to illustrate perhaps better than I could say why we have some concerns about some of the provisions of Bill C-18.

At one time the railways dominated Canada's freight market. Today, as this slide very vividly points out, the rail mode is only one element of an intensely competitive array of general and specialized services. Our role is vital, but our influence is oftentimes overstated.

The slide on the left shows that rail in 1946 had something like two-thirds to 75% of the total transportation market. The slide on the right clearly shows that Canadian railways today do not dominate the transportation market; far from it. If I had to see a dominating word on that slide, I would have to say it was "truck".

As Mr. Lawless said just a few moments ago, railways are mature players in a rapidly changing scene. Yet we are undergoing substantial change, and we must keep pace with the shifting expectations and new technologies. More specifically, we must provide competitive services and rates without compromising our financial integrity. The challenges we face today are much more complex and much more difficult than they used to be.

[Translation]

Pour la gouverne des membres du Comité, on me dit que les témoins vont maintenant nous présenter des diapositives et qu'il faudra suivre le mémoire, qui est une espèce de description narrative de ce qu'il y aura à l'écran. Les membres ont d'ailleurs aussi reçu le mémoire du CN aujourd'hui même, ou hier. Nous ne serons peut-être plus d'aussi bonne humeur que nous le sommes aujourd'hui, mais je tiens à féliciter le CN pour son deuxième mémoire, qui contient les modifications qu'il propose d'apporter au projet de loi C-18. On y retrouve le projet de loi, avec les amendements proposés, ainsi qu'une page d'information pour chacun. Avant de passer la parole à M. Morin, je recommanderais aux membres de lire ce mémoire. Il renferme l'essentiel des questions qui préoccupent véritablement le CN. Elles y sont très bien résumées. Je sais que différents témoins aborderont ces questions de diverses façons, mais on vient de nous en donner un bon aperçu ici. Nous allons maintenant entendre l'exposé de M. Morin et voir ce qu'il ajoute au document.

M. Lawless: C'est ainsi que nous aimerions procéder, monsieur le président. Comme vous l'avez fait remarquer, les amendements proposés constituent l'essence même de notre mémoire, et M. Morin en fera ressortir les grandes lignes.

Le président: Merci. Monsieur Morin.

[Projection de diapositives]

M. W.H. Morin (premier vice-président, Marketing, Chemins de fer nationaux du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Avec votre permission, nous utiliserons des moyens visuels aujourd'hui, et nous espérons qu'ils permettront d'illustrer, peut-être un peu mieux que je ne pourrais l'exprimer avec des mots, pourquoi nous avons certaines réserves au sujet de quelques dispositions du projet de loi C-18.

Il fut un temps où les chemins de fer dominaient le marché des transports marchandises. Aujourd'hui, comme le montre si bien cette diapositive, les services ferroviaires ne sont qu'un des éléments d'une gamme de services généraux et spécialisés des plus concurrentiels. Certes, le rôle qu'ils jouent est vital, mais l'influence qu'ils exercent est parfois exagérée.

La diapositive de gauche montre qu'en 1946, les services ferroviaires occupaient entre les deux tiers et les trois quarts du marché des transports. La diapositive de droite montre clairement que les chemins de fer canadiens sont loin aujourd'hui de dominer le marché. S'il y a un mode de transport qui ressort dans cette diapositive, c'est bien celui du camionnage.

Comme M. Lawless l'a dit tout à l'heure, les chemins de fer sont des acteurs chevronnés habitués à des situations en rapide évolution, mais ils ne sont pas pour autant soustraits à la profonde transformation qui s'impose. Ils doivent répondre aux besoins changeants de la clientèle et s'adapter aux techniques nouvelles. Plus précisément, ils doivent offrir des services concurrentiels à des prix ne risquant pas de compromettre leur intégrité financière. Les défis auxquels ils sont confrontés sont plus complexes et plus difficiles à relever que par le passé.

[Texte]

What we are trying to portray there is that industry in Canada has consistently outperformed CN in return on investment.

For federally regulated railways, Bill C-18 is one such challenge. It begins with a declaration of national transportation policy which is largely an elaboration of principles already enshrined in the 1967 act. CN considers that the proposed policy statement is excellent and supports it without reservation.

We are particularly supportive of the definition of safety as an essential element of the transportation network in Canada. We hasten to point out, however, that for all policy principles to be effective, they must apply equally to all modes of transportation.

Two other pivotal principles of the proposed new legislation are first, to reduce economic regulation, and second, to increase the reliance on competition and market forces as the prime agents in providing viable and effective transportation services. These policy principles seem to be well reflected in parts of the bill dealing with air, highway, and marine modes, but not in the bill's treatment of rail. For the railways, significant extension of regulatory control is proposed.

Canadian National, as you have mentioned, Mr. Chairman, has provided the committee with specific suggestions that would make the bill more consistent with the government's stated policy. I am glad to see you have them. We hand-delivered them to the clerk late last week in the hope they would be here on time.

• 1555

This slide simply takes note of the fact there are important Canadian transportation enterprises, including provincially-owned and private railways that would not be subject to the proposed legislation. Application as outlined in the bill would cause serious inequities, and I would like to note here that on February 17 there were some comments made relative to the fact that CN and CP have extensive railway lines in the U.S. The impression seemed to have been left that this fact resolved the problem of the lack of reciprocity between U.S. and Canadian railways.

Let me take a few minutes to try to set the record straight. I would like to use the term "red herring", because I think it describes it pretty well. The facts are that U.S. railways in Canada can access shippers on CN and CP lines under Bill C-18. That is not the case with Canadian railways in the U.S., nor their subsidiaries.

One part of the transportation statement carried forward from the 1967 National Transportation Act requires, and I quote, that:

... each carrier or mode of transportation, so far as practicable, bears a fair proportion of the real costs of ... services provided ... at public expense.

Research clearly indicates that the water, air, and highway modes make only a partial contribution toward the total cost

[Traduction]

Ce que nous essayons d'illustrer ici, c'est que l'industrie au Canada a toujours eu un meilleur taux de rendement annuel que le CN.

Pour les transporteurs ferroviaires assujettis à la loi fédérale, le projet de loi C-18 constitue un de ces défis. Son préambule renferme une déclaration sur la politique nationale des transports, qui reprend, dans une large mesure, les principes enchâssés dans la loi de 1967. Le CN estime que cette déclaration de principes est excellente et l'appuie sans réserve.

Nous nous réjouissons plus particulièrement du fait qu'on y définit la sécurité comme un des éléments essentiels du réseau de transport au Canada. Nous nous empressons toutefois de préciser que, pour être efficace, ce principe doit s'appliquer de la même façon à tous les modes de transport.

Le projet de loi renferme deux autres principes fondamentaux, le premier étant de réduire la portée de la réglementation économique; le second, d'accroître l'importance de la concurrence et des conditions du marché comme éléments servant de base à la prestation de services de transport rentables et efficaces. Il semble que ces principes aient été appliqués dans les dispositions du projet de loi touchant les transports aériens, routiers et maritimes, mais non dans celles qui concernent les chemins de fer, que l'on se propose de réglementer davantage.

Le Canadien national, comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, a présenté des propositions précises qui rendront le projet de loi plus conforme à la politique gouvernementale. Je suis heureux que vous les ayez. Nous les avons fait livrer en mains propres au greffier tard la semaine dernière, dans l'espoir que vous les auriez à temps.

Cette diapositive montre simplement que d'importantes entreprises canadiennes de transport—y compris plusieurs chemins de fer provinciaux et privés—ne seraient pas assujetties à la loi. L'application des dispositions qu'elle contient risquerait donc de créer de graves injustices. J'aimerais vous faire remarquer ici que le 17 février, certains commentaires ont été faits au sujet du CN et du CP, qui possèdent des lignes de chemin de fer aux États-Unis. Les gens semblent être restés sur l'impression que cela résout le problème du manque de réciprocité entre les chemins de fer américains et canadiens.

Si vous me le permettez, je vais prendre quelques minutes pour tirer les choses au clair. Je pense qu'on exagère l'importance de nos lignes de chemin de fer aux États-Unis. En fait, en vertu du projet de loi C-18, les chemins de fer américains au Canada ont accès aux expéditeurs sur les lignes du CN et du CP. Les chemins de fer canadiens n'ont pas ce droit aux États-Unis, pas plus que leurs filiales.

Dans la déclaration de principes reprise de la Loi nationale de 1967 sur les transports, il est dit que:

... chaque transporteur ou mode de transport supporte, dans la mesure du possible, une juste part du coût réel des ... services mis à sa disposition sur les fonds publics.

La recherche démontre que les transporteurs maritimes, aériens et routiers n'assument qu'une modeste part de l'ensem-

[Text]

incurred by governments for the provision of infrastructure and related services, such as navigational aids, air traffic control, and highway maintenance. In contrast, however, railways finance and maintain their own track and infrastructure. Especially because we must own and maintain our network, we must not be forced to provide services that are not required by the marketplace or that threaten our financial viability.

I would like to point out that where it says "truck", that is supposed to say "highway", and it includes buses and automobiles as well. The other two are correct, and they show that since 1969 to 1979 there has been a less than perfect recovery of the costs of providing this infrastructure.

You will notice also that railways are not shown there. The fact is that railways pay all of their own and there is no need to show the amount they recover.

Parts of the bill, we believe, are in accordance with the overall policy declarations. Among them we would like to note the confidential contract provisions; the removal of the ability for railways to practise common pricing; the mediation of rate disputes; the relaxation of tariff publication and filing requirements; the ability for railways to enter into special agreements with shippers on limiting liability; and the ability for railways to convey ownership of rail lines to other parties without having to go through the branch line abandonment process stipulated for the disposition of uneconomic lines.

However, we have some serious concerns about other measures we find inconsistent with the stated objectives of the bill. Clearly, a perception that much traffic is captive to one of the two major railways underlies several measures aimed at artificially enforcing competition between the railways. For this reason we are especially worried about the bill's competitive access provisions, which include competitive line rates, terminal running rates, and extended inter-switching. I would like to make a few comments about those three.

As far as extended inter-switching is concerned, there is no logic that I can find in a 30-kilometre inter-switching zone any more than there is for a 4-mile zone now, or any more than there is to any other arbitrarily imposed inter-switching limit. What is more important is one that relates itself to the terminal switching that is in each and every terminal across the country. These terminal switching zones are known; they can be identified, and it can be given to the agency for their further perusal.

Terminal running rates—we do not think they are needed. Clauses 147 and 148 of the bill already provide an opportunity to allow access through running rates; there is no need for clauses 149 and 150.

[Translation]

ble des coûts engagés par les autorités publiques pour l'infrastructure et les services connexes, comme l'aide à la navigation, le contrôle du trafic aérien et l'entretien du réseau routier. Par contre, les chemins de fer doivent financer la construction et l'entretien de leurs propres voies et de leur infrastructure. Et c'est surtout pour cette raison que nous ne devons pas être tenus d'assurer des services non essentiels au marché et qui menacent notre viabilité financière.

À propos de cette diapositive, je vous signale que la courbe marquée «camion» devrait être marquée «services routiers», qui comprennent les autocars et les automobiles. Les deux autres courbes sont bien intitulées, et elles montrent que de 1969 à 1979, les recouvrements des coûts d'infrastructure se sont effectués de façon moins que parfaite.

Vous remarquerez aussi que les chemins de fer ne sont pas indiqués dans ce tableau. C'est que les chemins de fer paient toutes leurs infrastructures, et il n'y a pas lieu de montrer les montants qu'ils recouvrent.

Certaines parties du projet de loi renferment des mesures qui, à notre avis, reflètent la politique énoncée dans le préambule, notamment: la possibilité de passer des contrats confidentiels; la suppression du droit des chemins de fer d'utiliser une tarification commune, le recours à la médiation pour le règlement des différends au sujet des prix; l'assouplissement des exigences en matière de publication et de dépôt des tarifs; la possibilité de signer des ententes spéciales avec les expéditeurs concernant la limitation des responsabilités; et la possibilité, pour les chemins de fer, de transférer la propriété de lignes ferroviaires à d'autres parties sans avoir à franchir toutes les étapes du processus d'abandon des lignes prévu lorsqu'ils veulent se départir d'une ligne non rentable.

Nous entretenons toutefois de sérieuses réserves au sujet d'autres mesures que nous estimons contraires aux principes du projet de loi. Il est clair que le fait que l'on perçoive le trafic ferroviaire comme étant transporté en grande partie par un seul des deux plus importants chemins de fer canadiens explique pourquoi le projet de loi renferme plusieurs dispositions visant à créer une concurrence artificielle entre les transporteurs ferroviaires. Et c'est pour cette raison que les dispositions du projet de loi pour l'accès aux lignes concurrentielles, dont les dispositions concernant les prix de ligne concurrentiels, les droits de circulation et les changements de voies, nous inquiètent particulièrement. J'aimerais faire quelques observations au sujet de ces trois éléments.

En ce qui concerne les changements de voies, je ne vois pas pourquoi il y aurait une limite de 30 kilomètres, pas plus que je ne vois de justification à la limite actuelle de 4 milles, ou à toute autre limite imposée arbitrairement. La limite la plus importante est celle qui s'applique aux changements de voies dans tous les terminaux du pays. Ces zones sont connues, elles peuvent être identifiées et soumises à l'examen de l'office.

Quant aux droits de circulation, nous ne croyons pas qu'ils soient nécessaires. Les articles 147 et 148 du projet de loi permettent déjà l'accès aux lignes de chemin de fer grâce à des

[Texte]

[Traduction]

droits de circulation, et les articles 149 et 150 sont donc superflus.

• 1600

On competitive line rates, we have heard a great deal of discussion and read a great deal about the U.S. rail act, the Staggers Act. It has nothing in it that even is remotely like competitive line rates, yet it is congratulated, I think is the right word, on the job it has done for the railway industry and for the shippers in the United States. We do not believe competitive line rates are really required.

The prevalent perceptions of captivity that are in the bill do not take into account some of the contemporary facts of life. The reality is that in most cases there are other effective, adequate, and competitive transportation means available to shippers located on a particular rail line. I would like to just make sure that we all understand what the definition is in the bill. It simply says that if a shipper is located on the line of one railway, it is considered to be a captive shipper.

I would like to go on and give you some examples, and here is the first one. On Quebec's north shore—Baie Comeau, in fact—a major paper producer and an important aluminum manufacturer set up operations at a time when they had access to water and highway transportation only. As a result of significant investment by CN to create a full rail-based system, which included specialized rail cars, a rail car ferry, and suitable port facilities, we developed an economical alternative to ships and trucks. Bill C-18's competitive line rate and final offer arbitration provisions would treat such traffic as captive to our railway. Yet ships and trucks would continue to be exempt from such regulatory intervention, even though they are effective, adequate, and competitive alternatives.

Also, product competition outside the transportation arena is a driving force that limits our ability to manoeuvre in pricing our services. We obviously recognize that our customers cannot afford to bear transportation costs that would make their products unsaleable.

As another example, users of newsprint in the eastern United States are free to purchase their paper stock from eastern Canada, but they also enjoy access to alternative sources in the southern United States and in Europe. We also note that coal users in the Far East may choose to reject western Canada's product in favour of supplies from Australia and the United States.

Finally, in many instances multi-modal combinations provide adequate and effective alternatives to rail-only transportation. In the case of aluminum products moved on our lines from Saguenay to the United States, we had set a rate on the basis of existing truck competition. Subsequently, a rail competitor developed a truck and rail alternative, and this

Au chapitre des prix de ligne concurrentiels, nous avons beaucoup entendu parler et beaucoup lu au sujet de la Loi américaine sur les chemins de fer, la Staggers Act. Celle-ci ne prévoit rien d'analogue aux prix de ligne concurrentiels; pourtant, on fait l'éloge de cette loi, pour les avantages qu'elle procure à l'industrie ferroviaire et aux expéditeurs aux États-Unis. Nous ne croyons pas que les prix de ligne concurrentiels soient vraiment nécessaires.

La notion de captivité ne tient pas compte de la réalité d'aujourd'hui, à savoir que les expéditeurs installés le long d'une ligne de chemin de fer en particulier disposent d'autres moyens de transport efficaces, bien adaptés et concurrentiels. Je tiens à m'assurer que nous comprenons tous bien la définition que renferme le projet de loi. Il dit simplement que si un expéditeur est installé le long d'une ligne de chemin de fer, il est considéré comme étant captif.

J'aimerais vous donner quelques exemples pour illustrer cela. Voici le premier. Sur la côte nord du Québec, à Baie-Comeau plus précisément, un important producteur de papier et une grande aluminerie se sont établis à une époque où ils n'avaient accès qu'à des facilités de transport maritime et routier. Le CN y a investi des sommes importantes pour créer un système ferroviaire complet, comprenant le transport par wagons spécialisés, ainsi qu'un service de traversier-rail et y a aménagé des installations portuaires adaptées au trafic, de sorte que nous avons pu offrir une solution de rechange avantageuse au transport par bateau et par camion. En vertu des dispositions du projet de loi C-18 concernant les prix de ligne concurrentiels et l'arbitrage, ce trafic serait considéré comme trafic ne pouvant être transporté que par notre chemin de fer, alors que les transporteurs maritimes et routiers continueraient d'échapper à l'application de la loi—même s'ils constituent d'autres moyens de transport efficaces, bien adaptés et concurrentiels.

En outre, la concurrence commerciale qui s'exerce à l'extérieur du secteur des transports constitue une force réelle, qui limite nos possibilités de manoeuvre dans l'établissement du prix de nos services. Nous sommes tout à fait conscients du fait que nos clients ne peuvent assumer des coûts de transport qui rendraient leurs produits invendables.

Voici un autre exemple: les consommateurs de papier journal dans l'Est des États-Unis, qui peuvent s'approvisionner dans l'Est du Canada, mais qui ont également accès à d'autres sources d'approvisionnement dans le Sud des États-Unis et en Europe. Quant aux utilisateurs de charbon de l'Extrême-Orient, ils pourraient préférer au charbon de l'Ouest canadien celui de l'Australie et des États-Unis.

Enfin, dans bien des cas, le transport multimodal constitue une solution de rechange adéquate et efficace au transport ferroviaire. Dans le cas des produits d'aluminium acheminés sur notre réseau depuis le Saguenay jusqu'aux États-Unis, nous avons fixé un prix en fonction de celui qui était pratiqué par les sociétés de camionnage. Par la suite, un concurrent

[Text]

has added downward pressure on our all rail rates. Was this traffic ever really captive to our railway? I will leave it to you to decide.

The notion of enforced competitive access was introduced in *Freedom to Move*, and has been developed and extended through two versions of the proposed legislation. In its current form, it presents us with a financially damaging consequence that overshadows any other difficulties we have with the bill.

Gaining and protecting competitive advantage through the investment of capital and other resources are standard and obvious practices to the operation of a free market business. For instance, at the Autoport in Halifax—the picture is on the screen—we have applied significant resources to secure automotive traffic. The competitive access provisions of the bill would severely dilute the value of such an investment and would discourage future risk taking of this type.

Shippers located on one railway's lines now have access to services as a result of investments in fixed plant and equipment. Today, rail carriers can justify such investments because traffic volumes and routings create predictable revenues. The picture in front of you is one of Bécancour, Quebec. We could just as easily have shown one of Ridley Island in British Columbia. I think both are excellent opportunities to take a look at exactly that sort of situation.

• 1605

Regulatory changes advanced in Bill C-18's competitive access measures effectively convert private property to communal use. That being so, such measures would deter individual railways from investment in equipment and plant. We cannot over-emphasize this point. We must recover our investment and the fixed cost of maintaining our right-of-way and other infrastructure, in addition to the variable costs of our services, if we are to remain an effective and viable enterprise. In aggregate, the services we provide must produce sufficient revenue to meet the total cost. Any rate imposed by legislation that does not produce an adequate contribution restricts our ability to compete. As a result, we would have to shrink our infrastructure and services further in specific areas, and eventually in entire territories, in an attempt to stay alive.

The bill's competitive access measures in effect would require railways subject to the proposed legislation, and only those railways, to make available much of their commercial traffic to others without permitting them to assess charges reflecting the true market value of the assets involved. Saying it another way, competitive access should not give an accessing carrier any competitive advantage over the carrier being accessed.

[Translation]

ferroviaire a instauré un service rail-route qui nous a obligés à baisser davantage nos prix. S'agissait-il vraiment de trafic qui ne pouvait être transporté que par notre chemin de fer? Je vous laisse répondre à cette question.

C'est dans le document *Aller sans entraves* qu'il a été question pour la première fois de l'application d'une disposition sur l'accès aux lignes concurrentielles, notion qui a été reprise et élargie dans deux versions ultérieures du projet de loi. Dans sa forme actuelle, cette disposition aurait pour nous des conséquences financières si désastreuses qu'elles éclipsent toutes les autres difficultés que nous cause le projet de loi.

L'acquisition et la protection d'un avantage concurrentiel par le biais de l'investissement et d'autres ressources constituent une pratique évidente et normale, qui est essentielle dans un marché de libre concurrence. Par exemple, à l'Autoport de Halifax, que vous voyez à l'écran, nous avons utilisé d'énormes ressources pour obtenir le transport des véhicules routiers. Les dispositions du projet de loi sur l'accès aux lignes concurrentielles réduiraient sérieusement la valeur d'un tel investissement et décourageraient toute initiative semblable à l'avenir.

Les expéditeurs installés le long d'une ligne de chemin de fer ont maintenant accès aux services grâce aux immobilisations effectuées dans les installations fixes et le matériel. Aujourd'hui, les transporteurs ferroviaires peuvent justifier de telles immobilisations parce que les volumes de trafic et les parcours permettent de prévoir les recettes. La diapositive montre le complexe de Bécancour, au Québec. Nous aurions pu tout aussi bien vous montrer le complexe de Ridley Island, en Colombie-Britannique. Ce sont deux excellents exemples qui illustrent très bien la situation.

D'après les modifications proposées par les dispositions sur l'accès aux lignes concurrentielles, les installations privées d'un chemin de fer seraient transformées en installations communes. De telles dispositions risquent de décourager les chemins de fer d'investir dans l'infrastructure et le matériel. Nous n'insisterons jamais assez sur le point suivant: nous devons recouvrer notre investissement et nos frais fixes d'entretien de la voie et des autres infrastructures, ainsi que les coûts variables de nos services, si nous voulons demeurer une entreprise efficace et rentable. Dans l'ensemble, les services que nous offrons doivent produire suffisamment de recettes pour couvrir la totalité de nos coûts. Tout prix imposé par la loi, qui ne nous permet pas d'obtenir un rendement suffisant, restreint notre pouvoir concurrentiel. Nous devons alors réduire notre infrastructure et nos services dans des régions particulières, et, éventuellement, dans des territoires entiers, pour assurer notre survie.

En fait, les dispositions sur l'accès aux lignes concurrentielles contenues dans le projet de loi obligerait les chemins de fer qui y seraient assujettis—et seulement ceux-là—à accepter qu'une grande partie de leur trafic commercial puisse être pris en charge par d'autres transporteurs, sans pour autant leur permettre de fixer des prix tenant compte de la véritable valeur du marché des biens en cause. Autrement dit, l'accès aux lignes concurrentielles ne devrait pas donner d'avantages

[Texte]

The situation vis-à-vis the U.S. and Canadian railways not under federal jurisdiction aggravates this problem. As the proposed legislation is currently worded, U.S. railways would have a statutory right to access traffic located on CN lines in Canada. The reverse is not true, as I said earlier. CN would not have equivalent access to other railways' traffic in the United States. Similarly, Canadian railways that are not under federal jurisdiction, while benefiting from the statutory access provisions of Bill C-18, would be under no obligation to expose their traffic to Canadian National. It is our position that competitive access measures should not apply to any railways outside Canadian federal jurisdiction.

There may be cases where traffic is genuinely captive to one railway, with no real alternative means of moving this traffic. To protect such shippers from any risk of unreasonable pricing practices by the railways, an adequate definition and test of captivity, coupled with rate arbitration or other means, should be put in place. We stress that in such cases it must be clearly established that no alternative, effective, adequate, and competitive means are available to handle the traffic.

Imposed public duties have been a pressing problem for Canadian National for some years. You have probably heard that before. Bill C-18 does not resolve this problem, and in fact a further inconsistency emerges with this policy statement:

... each carrier or mode of transportation, so far as practicable, receives compensation for the ... services that it is required to provide as an imposed public duty.

But the bill makes it clear that the compensation specifically for the operation of unprofitable branch lines will be predetermined by the proposed legislation and will be less than what is needed to provide an acceptable return.

It is important that imposed public duties such as Terra-Transport and VIA Rail be addressed as well. There is no provision to limit compensation paid to other modes should they be required to provide services deemed to be in the public interest. For the air mode, such services are to be provided through public tendering. Any and all uneconomic services needed in the public interest, in any mode, should be treated in the same manner.

Clause 45 of the bill, in combination with subclause 144(5), would limit our ability to compete and innovate in the provision of intermodal services. While competitors such as ocean carriers, truckers, and freight-forwarders can offer multi-modal packages, railways would be at a disadvantage under these provisions. The bill would enable competitors to challenge our marketing of rail-based multi-modal systems.

[Traduction]

concurrentiels à l'expéditeur qui achemine les marchandises par rapport à l'expéditeur qui les reçoit.

Quant à la situation des chemins de fer américains et canadiens non assujettis au projet de loi, elle accentue ce déséquilibre. Selon le libellé actuel du projet de loi, les chemins de fer américains auraient accès au trafic acheminé sur les lignes du CN, au Canada. Comme je l'ai dit précédemment, l'inverse ne serait pas vrai: le CN n'aurait pas accès au trafic d'autres chemins de fer aux États-Unis. De même, les chemins de fer canadiens qui ne sont pas de compétence fédérale, bien qu'ils profiteraient des dispositions du projet de loi C-18 sur les lignes concurrentielles, ne seraient pas tenus d'accepter que leur trafic puisse être pris en charge par le Canadien national. Nous sommes d'avis que les dispositions sur l'accès aux lignes concurrentielles ne devraient pas s'appliquer aux chemins de fer non assujettis à la loi fédérale.

Nous reconnaissons qu'il existe des cas où un trafic ne peut être acheminé que par un seul chemin de fer et qu'il n'y a aucun autre mode de transport à la disposition de l'expéditeur. Afin de protéger cet expéditeur contre tout risque de se voir imposer des prix déraisonnables par le chemin de fer, une bonne définition de la notion de captivité et des critères définitoires, jumelée à l'arbitrage des prix ou à d'autres mécanismes semblables, devrait être élaborée. Dans de tels cas, et nous insistons sur ce fait, il doit être clairement établi qu'il n'existe aucun autre moyen de transport efficace, bien adapté et concurrentiel pour assurer le transport du trafic en cause.

L'obligation de service public est un des graves problèmes auxquels est confronté le Canadien national depuis un certain nombre d'années. Vous avez probablement entendu cela avant. Non seulement le projet de loi C-18 n'y apporte pas de solution, mais il vient en fait contredire la déclaration de principes ci-après:

... chaque transporteur ou mode de transport (doit), dans la mesure du possible, (être) indemnisé du coût des ... services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public.

Il est toutefois clairement précisé que l'indemnité, surtout dans le cas de l'exploitation d'embranchements non rentables, sera établie par la loi et qu'elle sera inférieure aux sommes nécessaires pour permettre d'obtenir un rendement acceptable.

Le projet de loi passe toutefois sous silence le cas de TerraTransport et de VIA Rail. Mais il n'existe aucune disposition limitant les indemnités versées aux autres modes de transport qui pourraient être tenus d'assurer des services réputés être dans l'intérêt public. Dans le cas du transport aérien, on recourt aux appels d'offres publics pour la prestation de services. Tous les services non rentables qu'il est nécessaire d'assurer dans l'intérêt du public, par quelque mode que ce soit, devraient être traités sur un pied d'égalité.

L'article 45 et le paragraphe 144(5) restreindraient notre pouvoir d'exercer la concurrence et d'innover dans le domaine du transport multimodal. Si les dispositions sur le transport multimodal permettent à des concurrents, comme les transporteurs maritimes, les entreprises de camionnage et les transitaires, d'offrir des forfaits dans le domaine du transport multimodal, elles constituent un désavantage pour les chemins de fer.

[Text]

They could subject us to complaints as a result of an obligation to differentiate between rates used for particular modes under clause 45. They could force us to grant benefits inherent in the rail mode under subclause 144(5).

• 1610

The legislation should make it possible for—in fact, should encourage—various modal components to co-operate to produce a variety of combined multimodal services that meet shippers' needs. Shippers are far more interested in effective and efficient transportation for their freight between origin and destination than they are in how the journey is achieved. Legislation must not restrict us from marketing total transportation packages.

Intermodal operations require significant investments in specialized plant and equipment. The bill should be amended to encourage such investments in the future. We recommend therefore that clause 45 be dropped and that subclause 144(5) be modified.

The ability to control costs is also crucial to our continued existence. Free market competition is the key policy principle underlying the legislation. But a number of its provisions continue to constrain railways to a much greater extent than other modes from modifying plant and services in response to the changing demands of the Canadian shipper. The proposed national transportation policy states:

... economic regulation of carriers and modes ... will not unfairly limit the ability of any carrier or mode of transportation to compete freely with any other carrier or mode of transportation.

This proviso must apply equally to the cost side of regulation. We must have the freedom other modes have to rationalize plant and to make significant cost-saving changes in our operating practices.

The bill deals with rail lines, but is of limited benefit in the face of the problem posed by light-density lines. As this graph shows, about one-third of CN trackage carries almost 90% of our total business, so obviously it is productive. Another one-third carries 9% of traffic, but the final one-third carries only 1% of total traffic, which means it is clearly uneconomic for us to maintain that portion of the network.

We welcome the new section on the conveyance of ownership of lines, but find the section dealing with line abandonment unnecessarily complex. The ultimate meaning of this section is that a railway may be ordered to maintain a line and receive even lower compensation than under the current

[Translation]

En effet, le projet de loi permettrait à nos concurrents de remettre en question nos systèmes de mise en marché et de transport multimodal. Ces derniers pourraient déposer des plaintes contre nous en vertu de l'article 45, selon lequel nous pourrions être obligés de préciser les prix applicables à des modes de transport en particulier. Ils pourraient nous forcer à accorder, en vertu du paragraphe 144(5), des avantages inhérents aux chemins de fer.

La nouvelle loi devrait autoriser—voire encourager—les divers participants au transport multimodal à assurer des services répondant aux besoins des expéditeurs. Ces derniers se préoccupent davantage du transport efficace de leur envoi du point d'origine au point de destination que de la façon dont le parcours est effectué. La loi ne devrait pas nous empêcher d'offrir des forfaits pour ce type de transport.

Le transport intermodal exige des investissements importants dans le matériel spécialisé et les installations. Le projet de loi devrait être modifié pour que le CN puisse justifier de tels investissements à l'avenir. Par conséquent, nous recommandons que l'article 45 soit supprimé du projet de loi et que le paragraphe 144(5) soit modifié.

La question du contrôle des coûts est essentielle à notre survie. La libre concurrence est le principe sous-jacent au projet de loi, mais certaines de ces dispositions continuent d'empêcher les chemins de fer, bien plus que les autres modes de transport, de modifier leurs installations et leurs services pour répondre aux besoins sans cesse changeants des expéditeurs canadiens. La politique nationale sur les transports précise ce qui suit:

la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport ... ne va pas restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs ou modes de transport.

Cette disposition doit s'appliquer également à l'aspect de la réglementation relative au coût. Nous devons jouir de la même liberté que celle qui est accordée aux autres modes de transport pour rationaliser nos installations et effectuer, dans nos méthodes d'exploitation, des changements qui nous permettront de réduire sensiblement nos coûts.

Le projet de loi traite des lignes de chemins de fer, mais propose bien peu de solution aux problèmes des lignes à faible densité de trafic. Comme le démontre ce graphique, presque 90 p. 100 de l'ensemble du trafic du CN est acheminé sur le tiers de son réseau, c'est donc dire que ce dernier est très rentable. Neuf pour cent sont transportés sur le deuxième tiers, mais le dernier tiers n'accueille que 1 p. 100 du trafic, ce qui veut dire qu'il est de toute évidence non rentable pour nous de conserver cette partie du réseau.

Nous accueillons avec plaisir le nouvel article du projet de loi sur le transfert de propriété des lignes, mais nous estimons que celui qui porte sur les abandons de ligne est inutilement complexe. Cet article signifie en fait qu'un chemin de fer peut être tenu, par arrêté, de maintenir une ligne en service et de

[Texte]

legislation. The railway industry is in a period of extensive restructuring. Further productivity improvements are vital if we are to compete with subsidized modes.

Under the current regulatory regime, it took seven years to approve a change in something as straightforward as the method of testing air brakes. The application to eliminate cabooses is already three years old. We cannot be hamstrung in managing costs, particularly while our revenues are being eroded by some measure in the proposed legislation.

In the present form, the proposed legislation could have a significant impact on CN. A detailed internal study reveals that, as a direct result of measures contained in the bill, revenues could drop by some \$1 billion over a five-year period.

Mr. Chairman, I understand that this subject, the impact of Bill C-18 on the railways, was raised with this committee on February 17, and the impression was left that we were overstating the financial harm that is being caused to us. I assure you that is not the case. If anything—and you will pardon the pun—CN is conservative in its estimates.

I would like to review with you, just for a few minutes, the process of the examination we followed. We took all of our 1985 traffic and analysed it by commodity, by customer, by origin-destination. We took into consideration all of these factors in the bill: extended inter-switching, terminal running rights, competitive line rates, the relaxed entry rules for trucking, confidential contracts, the ban on common pricing, and the final offer arbitration, which was a much more extensive review than one with which it was being compared.

To summarize, the bill does not provide a clear definition of captivity, and fails to differentiate between traffic that may be moved by an alternative, effective, adequate, and competitive means and traffic that truly cannot be handled that way. Such a test of captivity would be used to protect those shippers whose traffic is truly captive. We look forward to competing in a new environment, but must insist that the playing field be made level, that the same rules apply to all modes.

Mr. Chairman, we have submitted our proposed amendments and ask you to modify the provisions in question so that the railways can continue to be an effective, viable, and competitive part of the efficient transportation system that Canadian shippers need in order to compete in today's domestic and world markets. That completes it, Mr. Chairman.

[Traduction]

recevoir une indemnité inférieure à celle que prévoit la loi actuelle. L'industrie du chemin de fer traverse une période de profonde transformation. Il nous faut absolument accroître davantage notre productivité si nous voulons soutenir la concurrence des modes de transport subventionnés.

Dans le cadre de la réglementation en vigueur, il a fallu attendre sept ans avant de faire approuver un changement dans un domaine aussi simple que la vérification des freins à air. Quant à la demande visant à éliminer les fourgons de queue, elle est déjà à l'étude depuis trois ans. Rien ne doit nous empêcher de réduire nos coûts, surtout à un moment où certaines mesures du projet de loi viendraient diminuer nos recettes.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi pourrait avoir des répercussions considérables sur le chemin de fer. Une étude approfondie effectuée au CN a révélé que l'application des mesures du projet de loi aurait comme conséquence directe la perte d'un milliard de dollars en recette sur une période de cinq ans.

Monsieur le président, je crois que la question des répercussions du projet de loi C-18 sur les chemins de fer a été soulevée devant le Comité le 17 février, et que le Comité a eu l'impression que nous avions exagéré les conséquences néfastes pour nous de ce projet de loi sur le plan financier. Je puis vous assurer que ce n'est pas le cas. Vous excuserez le jeu de mots, mais le CN est certainement conservateur dans ses estimations.

J'aimerais passer en revue avec vous, pendant quelques minutes, le processus d'examen que nous avons suivi. Nous avons étudié tout le trafic de 1985 et nous l'avons analysé par produit de base, par client, par origine et destination. Nous avons tenu compte de tous les facteurs suivants dans le projet de loi: les dispositions concernant les changements de voies, les droits de circulation, les prix de ligne confidentiels, l'assouplissement des règlements pour les transporteurs routiers, la possibilité de passer des contrats confidentiels, l'interdiction d'une tarification commune et l'arbitrage pour régler les différends au sujet de l'offre finale. Cette étude était beaucoup plus complète que celle à laquelle on l'a comparée.

Pour résumer, le projet de loi ne contient pas de définition claire et précise de la notion de captivité et n'établit pas de différence entre le trafic qui peut être acheminé par un autre moyen de transport efficace, bien adapté et concurrentiel et celui qui ne peut vraiment pas l'être. Une telle définition servirait à protéger les expéditeurs dont le trafic est réellement captif. Nous nous réjouissons à l'idée de livrer concurrence dans un nouvel environnement à condition que les règles du jeu soient les mêmes pour tous.

Monsieur le président, nous vous avons présenté les modifications au projet de loi que nous proposons et vous demandons de les accepter pour que les chemins de fer puissent continuer d'être un maillon efficace, viable et concurrentiel du système de transport, maillon qui permettra aux expéditeurs canadiens d'affronter la concurrence des marchés intérieurs et mondiaux. C'est tout, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Morin, I want to thank you for that very substantive and provocative submission that certainly addresses the dilemma and the challenge for this committee. As you mentioned, the specific recommendations for change are in this third brief, which put it into the legal framework to accomplish what you said in your narrative, as I understand it. Is that correct?

Mr. Morin: That is right.

The Chairman: Okay, I think it is time we started. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais que M. Morin nous donne quelques renseignements supplémentaires. En annexe au mémoire qu'il nous a remis, il y a un graphique qui mentionne qu'un tiers du réseau représente 90 p. 100 du trafic, un tiers 9 p. 100 et le dernier tiers 1 p. 100. Est-ce qu'il pourrait nous identifier les régions représentées dans ledit graphique?

Mr. Lawless: Mr. Ouellet, that is based on a system study of all the traffic we handle, and includes every mile of track that we have on the system. When we look at all of the trackage, and all of the tonnage, that is the way the comparison comes out. So it is not geographically done except on a system basis.

M. Ouellet: Avez-vous des statistiques par région ou par province?

Mr. Lawless: We do have figures by province, but I do not think we have them here with us. We presented that on the basis of a system overview only.

M. Ouellet: Voici ce à quoi je veux en venir. En tant que membres du Comité, nous avons été saisis d'un document interne du CN qui fait état de l'abandon éventuel d'importantes lignes de chemin de fer, de fermetures et de divisions, et ce un peu partout à travers le Canada. Au haut de la page 14 du document soumis par M. Morin, on dit ceci:

... ce qui veut dire qu'il est de toute évidence non rentable pour nous de conserver cette partie du réseau.

Évidemment, je ne mets pas en question votre affirmation. Je constate simplement que le projet de loi C-18 qui dérègle le transport ferroviaire vous force à opérer dans un domaine concurrentiel intense et, comme vous le dites, vous obligera forcément à prendre des décisions majeures dès maintenant. Un tiers de vos lignes de chemin de fer seront abandonnées. C'est ce que vous venez nous dire cet après-midi, au début de l'étude du projet de loi C-18.

Mr. Lawless: That is not a conclusion that I would reach. What we are indicating, and trying to ensure that the committee knows, is that Canadian National does have, on their system, hundreds and hundreds of miles of track that is called very light density. It does not produce the level of traffic nor the level of revenue that is required to sustain the costs.

• 1620

We want to make sure the committee understands that Canadian National, on a system basis, has a lot of light-density lines. And of course, as you are aware, Canadian

[Translation]

Le président: Monsieur Morin, je vous remercie de nous avoir présenté un exposé aussi substantiel qui donne certainement à penser au sujet du dilemme et du défi auquel le Comité doit faire face. Comme vous l'avez dit, dans ce troisième mémoire, vous présentez des propositions précises en vue de modifier le projet de loi en vue de faire ce que vous avez dit dans votre texte. Est-ce exact?

M. Morin: C'est exact.

Le président: Très bien, je crois qu'il est temps de commencer. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like Mr. Morin to give us some additional information. Appended to the brief which he handed out to us, there is a graph which says that one-third of the CN trackage carries almost 90% of traffic, another third carries 9%, and the last third carries 1%. Would it be possible for him to identify the regions represented in this graph?

M. Lawless: Monsieur Ouellet, ces chiffres ont été établis à partir d'une étude du trafic sur absolument toutes les lignes de notre réseau. Nous les avons donc obtenus en comparant tout le trafic acheminé sur toutes les lignes du réseau. Ces pourcentages n'ont donc pas été établis par régions géographiques, mais plutôt par rapport à tous les réseaux.

Mr. Ouellet: Do you have any statistics by region or by province?

M. Lawless: Nous avons des chiffres par province, mais je ne crois pas que nous les ayons ici avec nous. Ce graphique ne donne qu'un aperçu de tout le réseau.

Mr. Ouellet: Here is what I am getting at. As committee members, an in-house document was presented to us by the CN, dealing with the possible abandonment of major lines, of closures and divisions, across Canada. I would like to quote what is being said at the top of page 14 of the document submitted by Mr. Morin:

... which means it is clearly uneconomic for us to maintain that portion of our network.

I am obviously not questioning your statement. I am simply noting that Bill C-18 which deregulates railway transportation is forcing you to operate in a highly competitive area which, as you said, will inevitably force you to make major decisions immediately. One-third of your lines will be abandoned. This is what you came to tell us here this afternoon, at the beginning of the study of Bill C-18.

M. Lawless: Je n'en viendrai pas à cette conclusion. Mais nous voulons nous assurer que le Comité sache que le CN a dans son réseau, des centaines et des centaines de miles de lignes que l'on appelle à faible densité de trafic. Ni le trafic, ni la recette, ne suffisent à couvrir les coûts.

Nous aimerions que le Comité comprenne bien que l'ensemble du réseau du Canadien National comporte un nombre important de lignes peu fréquentées. Et bien sûr, le

[Texte]

National, like any other railroad in Canada, can only apply to the now Canadian Transport Commission or to the new agency for abandonment after studies are done, hearings are held, and then decisions are made. Although we may find these lines uneconomic and may apply for abandonment, it is entirely out of our scope to determine whether we can keep them or not keep them.

M. Ouellet: Monsieur Lawless, je vous félicite pour votre diplomatie. Je sais bien qu'il est délicat pour vous de dire clairement tout le fond de votre pensée. Je crois cependant que le document parle de lui-même. En vérité, un tiers de votre réseau est rentable, le deuxième tiers n'est pas très rentable, et l'autre tiers ne l'est pas du tout. Je vous remercie de nous le dire dès le début. On peut tirer des conclusions chacun de notre côté.

En réalité, si on ne vous donne pas de subventions pour vous aider à exploiter les lignes non rentables, un tiers de votre réseau va disparaître; au pire, les deux tiers vont disparaître.

Mr. Lawless: I think that is a fair assessment, but I want to make sure that you and the rest of the committee understand that is not something that is available to us to do at will. Our job is to make sure we understand what the economics of our system are; and indeed if we find they are uneconomic and we can apply for abandonment, we do just that.

I want to make another point, Mr. Chairman. There is sometimes a feeling that when a railway applies for abandonment they are not just abandoning track, they are abandoning business. That is not the way we operate. If there is business in the territory, we want to find some way to keep it, and that is what multimodal or intermodal systems are all about. You will find more and more that we will be trying to introduce what we call a substitute service for the railway in instances where we find business is there but it is too costly to do it the way we are doing it at the moment.

If I might add one other thing, Mr. Chairman, in answer to Mr. Ouellet's question, although we presented one-third, one-third, and one-third on a system basis, we have that broken down by subdivisions, and it is available if you would like to see it. That is the way it is eventually put together. It might shock some of you, but we would be prepared to bring it forward.

The Chairman: And regardless of what it is—one-third, one-third, division by division—unless the amendments you suggest are incorporated in the bill, you are going to be in a worse situation. I gather that is the drift of the evidence.

Mr. Morin: Adding to Mr. Lawless's response, our analysis also showed that over 90% of the traffic that originates and terminates on that one-third of our lines can be successfully

[Traduction]

Canadien National, comme n'importe quelle autre compagnie de chemins de fer au Canada, est obligé de s'adresser à la Commission canadienne des transports, ou à l'organisme qui la remplacera, pour demander le droit de fermer certaines lignes, ce qui suppose que des audiences soient tenues, que des études soient faites, et qu'enfin les décisions puissent être prises. Alors que nous estimons peu rentables certaines de nos lignes, la décision de les fermer ne relève absolument pas de notre direction.

Mr. Ouellet: Mr. Lawless, I would like to commend your sense for diplomacy. I know it is a little bit sensitive, and it is not easy for you to tell us straightforwardly what you really think. But I think your document speaks for itself. Let us be frank, one-third of your lines are economic, a second third could just get by, and the last one is totally uneconomic. Thank you for being so candid about it right at the outset. That gives us the possibility to draw each on our side our conclusions.

So, if you do not get the necessary subsidies to run these uneconomic lines, one-third of the lines are going to disappear, and—to put it to the worst—it could go up to two-thirds.

M. Lawless: Je pense que vous avez bien vu la situation, mais je vous répète ici, et j'aimerais que le reste du Comité le comprenne également clairement, cela ne dépend absolument pas de nous. Nous sommes là uniquement pour gérer l'équilibre économique de notre réseau, et lorsque nous nous apercevons que certaines lignes ne sont pas rentables, nous pouvons tout au plus faire une demande de fermeture.

J'aimerais, à ce sujet, ajouter quelque chose, monsieur le président. Les gens ont parfois l'impression que lorsqu'une compagnie de chemins de fer demande le droit de fermer une de ses lignes, c'est qu'elle décide de se retirer complètement des affaires dans cette région. Ça n'est pas tout à fait vrai. S'il y a encore des marchandises ou des voyageurs à transporter dans la région, nous essayons de maintenir notre présence, et c'est bien précisément ce dont il s'agit lorsque l'on parle de transport multimodal ou intermodal. Vous constaterez de plus en plus que nous essaierons toujours d'assurer un service de remplacement, là où le chemin de fer n'est plus rentable, bien que l'on puisse encore trouver matière à assurer un service.

J'ajouterai encore autre chose, monsieur le président, en réponse à la question de M. Ouellet; nous vous avons évidemment parler d'une répartition des lignes en trois groupes, dont chacun représente à peu près un tiers, mais si vous voulez avoir plus de détails nous pouvons vous présenter un tableau par sous-division, puisque c'est comme cela que nous présentons les choses. Certains d'entre vous risquent d'ailleurs d'être effarés, mais nous sommes prêts à vous montrer ces tableaux.

Le président: Quoi qu'il en soit de cette répartition en trois groupes de un tiers à chaque fois, division par division, si les amendements que vous proposez ne sont pas adoptés, votre situation va encore empirer. Voilà en gros ce que vous nous dites.

M. Morin: J'aimerais ajouter quelque chose à ce que vient de dire M. Lawless. Nous avons constaté que plus de 90 p. 100 du transport que nous assurons à partir ou à destination d'un

[Text]

handled in a multimodal business. That is why it is so essential that we not be deprived of the earnings that are required in order to ensure that this can expand as needed.

Mr. Ouellet: Just to pursue the line of questioning of our chairman, have you made an analysis of the type of money you will not lose if these amendments are accepted? You told us that unless the bill is changed you are bound to lose \$1 billion in 5 years. If this committee is sensitive to some of your suggestions, we have a price tag on each of your proposals.

Mr. Lawless: Our thrust there, Mr. Ouellet, Mr. Chairman, is to make sure the committee understands that with the kind of competitive access being introduced, either through inter-switching, running rights, etc., we feel that we are vulnerable. That is why Mr. Morin was so positive and so direct with respect to ensuring that indeed the bill allows us to have a level playing field, that we are not at a disadvantage, and when the bill does come in that we have an opportunity to compete the same as the other modes. We do not want to have an unfair advantage. We will not lose that revenue if we do not get that unfair advantage. There is a possibility that we will if indeed there is regulation that is there for one mode and not there for other modes.

• 1625

Mr. Ouellet: I think maybe other members will want to pursue this line in terms of how precious are some of your amendments and prioritize them in terms of importance for your company. I appreciate it might be difficult to put a price tag on each suggestion. Your competitors might be watching you, I do not know, but I think maybe that is one thing that should be pursued at a later stage.

The Chairman: I think, Mr. Ouellet, it is a very good question but I want to let members know, as some members do know, that both railways, since they came fairly quickly because we wanted to get on with this, made a commitment to come back in almost a sort of clean-up position. By that time members, having been exposed to many other briefs, will be able to really look themselves at the specific recommendations and then perhaps put some direct questions to the railways as to how they do prioritize, if they can, because they all may be interrelated or interlinked.

Mr. Ouellet: I have here a little pamphlet that has been produced by the Fraser Institute, the International Institute for Transportation in Ocean Policy Studies, in which there is an article by Mary Ann Cumber on common carriers. I do not know if you have had a chance to see this, Mr. Lawless, but it is an interesting article that indicates that railways are at a disadvantage vis-à-vis other modes of transportation with Bill C-18. It goes to a certain degree to your presentation and it indicates some of the difficulties of the legislation in regard to

[Translation]

tiers de ces lignes, pourraient très bien être assurés sous forme multimodale. Voilà pourquoi il est important que nous ne soyons pas privés des recettes nécessaires pour mener à bien une conversion tout à fait indispensable.

M. Ouellet: Pour revenir à la question de notre président, j'aimerais vous demander si vous avez calculé la recette que ces amendements vous permettraient de ne pas perdre, s'ils étaient adoptés. Vous nous avez dit que dans l'état actuel du projet de loi, vous risquiez de perdre un milliard de dollars sur cinq ans. Avez-vous fait ce calcul pour chacune des propositions que vous faites au Comité, au cas où celui-ci se montrerait disposé à en tenir compte?

M. Lawless: Nous voudrions tout d'abord, monsieur Ouellet, et monsieur le président, bien expliquer au Comité que les nouvelles dispositions réglementant la concurrence, qu'il s'agisse de changements de voies ou de droit de circulation, vont affaiblir notre position. Voilà pourquoi M. Morin a été aussi explicite en demandant que le projet de loi assure un minimum d'équité, c'est-à-dire que nous ne soyons pas désavantagés; c'est-à-dire que la nouvelle loi nous permette d'entrer en concurrence avec les autres modes de transport à armes égales. Il n'est pas du tout question pour nous d'essayer d'obtenir, de façon déloyale, quelque avantage que ce soit par rapport à la concurrence; nous n'avons pas besoin de cela pour défendre notre recette. Il n'en serait par contre pas de même si certains modes de transport étaient avantagés par rapport aux autres, en vertu d'une réglementation injuste.

M. Ouellet: Peut-être que d'autres députés voudront vous poser plus de questions là-dessus, pour savoir notamment quels amendements sont de votre point de vue prioritaires. Je sais qu'il est effectivement difficile de faire un calcul en termes de recette pour chacune de vos propositions. J'imagine par ailleurs que vos concurrents ne vous quittent pas des yeux en ce moment, et il vaut peut-être mieux laisser cette question de côté pour le moment.

Le président: Je pense, monsieur Ouellet, que votre question est tout à fait intéressante, mais j'aimerais rappeler au Comité—certains d'entre vous le savent certainement—que les deux compagnies de chemins de fer, étant donné que nous leur avons demandé de comparaître dans les plus brefs délais, pour ne pas perdre de temps, ont accepté de s'engager à revenir pour préciser certaines choses. À ce moment-là, les députés, qui auront entendu d'autres sons de cloche, pourront se pencher eux-mêmes sur certaines de ces recommandations, et demander à la compagnie lesquelles lui semblent les plus importantes, si c'est possible, car elles forment vraisemblablement un tout.

M. Ouellet: J'ai ici une petite brochure de l'Institut Fraser, c'est-à-dire de l'*International Institute for Transportation in Ocean Policy Studies*, où je lis un article de Mary Ann Cumber sur les transporteurs publics. Je ne sais pas si vous avez eu la possibilité de prendre connaissance de cet article intéressant, monsieur Lawless, où l'on voit que le projet de loi C-18 désavantage les chemins de fer par rapport aux autres modes de transport. D'une certaine manière cet article confirme ce que vous dites dans votre exposé, tout en critiquant

[Texte]

the railway. One of the things that I want to know from you is what do you think of the power of the new agency to force you, CN, to meet your common carrier obligations?

Mr. Lawless: Not having seen the powers the new agency will have, we can only assume that, much like the present Canadian Transport Commission, it will have the force of much legislation and law behind it, so I would imagine it will have a fair degree of power to ensure that common carrier liability requirements are met.

Mr. Ouellet: Do you think that the preservation of this concept of common carriage for the railways in Bill C-18 is or seems consistent with the overall philosophy of the new deregulation regime? In other words, you are asked to continue to offer services; you have no choice, you cannot refuse a client and you have an obligation which indeed puts some strain on your activities and does not allow you to diversify your operation as you would like.

Mr. Lawless: What we have tried to point out is that when the railways are required to assume common carrier liabilities, or any other liabilities, that it not be to our disadvantage. Our concern would be for an assurance that other modes will not be able to gain an advantage, whether they be trucks or any other mode, over the railways. And the same applies to railways in the United States that are competing with us for a major amount of our traffic that moves . . . As I mentioned earlier, some 25% to 30% of our business flows south of the border, and right now the Staggers Act gives the American railroads a substantial advantage over the Canadian railroads. There are certain areas in this bill that need to be very carefully addressed, or that advantage will increase.

• 1630

Mr. Ouellet: Indeed, Mary Ann Cumber in her article indicates that there is a substantial difference in the U.S. legislation compared with Bill C-18. She suggests, and I want to know your view in this regard . . . Do you think C-18 should have a clause, like the one in the U.S., which sets a limit on the percentage of a railway company's equipment of a certain car type that could be allocated to a particular confidential contract? In other words, in the U.S. there is a balance between the obligations of a common carrier and the total obligations, and in fact the realities of allocating just a certain maximum of cars to meet the request.

Mr. Lawless: Certainly I cannot speak to that very specific comment you are making and attribute to that document, but I sure agree with the philosophy about a balance on the common-carrier obligation. I certainly agree with that.

Mr. Ouellet: I think it would be helpful if you looked at this little booklet and reflected on it, and maybe before we meet next time you would give us your views on your obligations—

Mr. Lawless: We will be glad to do that, Mr. Chairman.

[Traduction]

certaines des faiblesses de la nouvelle loi, du point de vue des chemins de fer. Le nouvel office qui sera créé aura la possibilité de vous contraindre à respecter vos obligations de transporteur public et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Lawless: Ne sachant pas exactement quels seront les pouvoirs de ce nouvel organisme, nous ne pouvons que supposer qu'il aura, exactement comme la Commission canadienne des transports actuels, le droit et le règlement de son côté, et donc les moyens de s'assurer que les transporteurs publics respectent effectivement ce à quoi ils sont tenus.

M. Ouellet: Mais n'est-il pas, d'après vous, contraire au principe de la déréglementation en cours de continuer à faire, comme dans le projet de loi C-18, des chemins de fer un transporteur public? C'est-à-dire que l'on continue à exiger de vous que vous assuriez un service, vous n'avez pas le choix, vous ne pouvez pas refuser le client, et vous êtes par ailleurs tenus à certaines obligations qui sont contraignantes, et qui vous empêchent notamment de diversifier comme vous l'aimeriez.

M. Lawless: De notre point de vue, le fait que nous continuions à être considérés comme transporteurs publics, ne doit pas automatiquement jouer en notre défaveur. Ce que nous aimerions surtout c'est être sûrs que d'autres modes de transport ne seront pas favorisés, qu'il s'agisse des transports routiers ou autres. Cela concerne d'ailleurs également les chemins de fer des États-Unis, qui nous font concurrence pour toute une fraction importante du service que nous assurons . . . Comme je l'ai déjà dit, 25 p. 100 à 30 p. 100 des transports que nous assurons passent la frontière, alors que la *Staggers Act* donne aux chemins de fer américains un avantage non négligeable sur leurs concurrents canadiens. Il y a donc un certain nombre d'aspects de ce projet de loi qu'il faudra revoir très attentivement, sinon ce déséquilibre risque de s'aggraver.

M. Ouellet: Mary Ann Cumber, dans son article, montre que la loi américaine est très différente du projet de Loi C-18. Elle montre, notamment, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez . . . aimeriez-vous que le projet de Loi C-18, comme la loi américaine, fixe un pourcentage limite au nombre de wagons d'un certain type qui pourraient faire l'objet de contrats dont le contenu ne serait pas public? C'est-à-dire qu'aux États-Unis on équilibre les obligations qui sont les vôtres à titre de transporteur public, en fonction de l'ensemble de vos obligations; voilà pourquoi on n'exigerait pas que vous réserviez plus qu'un certain nombre de wagons.

M. Lawless: Je ne peux rien vous dire de cet article dont vous nous parlez, mais je suis d'accord pour que l'on réfléchisse bien à ce que l'on impose aux transporteurs publics. Le principe est tout à fait légitime.

M. Ouellet: Il serait intéressant que vous lisiez cet article, que vous y réfléchissiez, et que vous nous fassiez part avant notre prochaine réunion, de ce que vous pensez de ces obligations . . .

M. Lawless: Nous serons heureux de le faire, monsieur le président.

[Text]

Mr. Ouellet: —and some of the amendments that could be contemplated by us to have this fair balance that seems to exist in the American act and does not seem to exist in the proposed Canadian legislation.

Mr. Benjamin: We are in the same situation we were in on the Crow bill and on the *Freedom to Move* paper. It is like getting thrown into a harem: a fellow knows what to do but does not know where to start.

The Chairman: It is the same as the bee in the nudist colony.

Mr. Benjamin: Yes. I must say I like this submission of CN's more than any I have heard for a lot of years. In fact, if you had taken this line on a lot of other pieces of legislation, you might be in a better position than you are in at the moment—and that was not referring to harems.

Mr. Angus: It is amazing what the likes of you Tories will drive people to.

Mr. Benjamin: Yes, when you find Benjamin and the railways are allies on something, it has to tell you something.

Mr. Lawless: I am really starting to get worried, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: You are worried! I want to start with something I have maintained in this place for quite a few years. It arises out of remarks made by different sources, including railroads, that this bill is really, in its present form, a licence to raid Canadian railway revenues by U.S. rail and trucks and by Canadian competitors, without an equivalent or reciprocal opportunity for Canadian railroads. I would like your comment and opinion on that: that at the moment in effect the bill is stacked against railways' revenue opportunities as compared with those of their competitors both in the U.S. and in Canada.

Mr. Lawless: Mr. Benjamin, what we have tried to demonstrate in as clear and concise a way as we could is that one of the difficulties of the bill would be that Canadian railroads are under this proposed legislation, particularly when it comes to competitive access, competitive running rights, joint line competitive rates, and the American railroads really do not come under this proposed legislation. While there has been some suggestion that—

• 1635

Mr. Benjamin: Do you mean under this legislation?

Mr. Lawless: Yes. The American railroads do not come under this legislation. For instance, along the border Conrail or any of the other railroads that come into Canada could get that competitive access by applying. Yet we do not have that same privilege, as a Canadian railroad, for American traffic. And we are not likely to get it. While there is some suggestion

[Translation]

M. Ouellet: ... et que vous nous disiez quels amendements pourraient être envisagés, afin que nous ayons également dans notre législation, ce type d'équilibre que la loi américaine essaye de préserver.

M. Benjamin: Je crois que nous nous retrouvons dans une situation tout à fait comparable à celle que nous étions au moment de la discussion du projet de loi sur le tarif du Nid de Corbeau, et du livre blanc *Aller sans entraves*. C'est un petit peu comme quand on se retrouve subitement en plein dans un harem: on sait très bien ce qu'il faut faire, mais on ne sait pas par où commencer.

Le président: Un petit peu comme la guêpe qui se retrouve dans un camp de nudistes.

M. Benjamin: Exactement. Je dois dire que ce mémoire du CN est celui que je préfère de loin, parmi tous ceux qui nous ont été présentés depuis plusieurs années. Si lors de la discussion des autres projets de loi vous aviez défendu le même point de vue, vous seriez peut-être en meilleure posture... je ne veux pas parler ici de harem.

M. Angus: Il est quand même extraordinaire de voir ce à quoi les Tories finissent par vous acculer.

M. Benjamin: Oui, et lorsque Benjamin et les chemins de fer sont du même côté, c'est tout de même qu'il se passe quelque chose.

M. Lawless: Je commence à trouver cela un petit peu inquiétant, monsieur le président.

M. Benjamin: Inquiétant! Je voudrais revenir ici à une des théorie que j'ai toujours défendue pendant toutes ces années. On a entendu dire ici et là, y compris aux chemins de fer, que ce projet de loi, sous sa forme actuelle, permettra à vos concurrents américains, rail et routes, et canadiens, de faire main basse sur votre recette, sans que l'on vous donne quoique ce soit en échange. Le projet de loi serait donc en fait une manoeuvre pour donner l'avantage à vos concurrents aux États-Unis et au Canada, et pour empêcher les chemins de fer de faire recettes. Qu'en pensez-vous?

M. Lawless: Monsieur Benjamin, nous avons essayé de montrer de façon aussi claire et concise que possible, qu'une des faiblesses du projet de loi tient au fait qu'il s'applique uniquement aux chemins de fer canadiens, qu'il s'agisse des questions de concurrence, de droit de circulation, ou de tarifs mixtes, et qu'en fait les compagnies américaines ne seront pas assujetties à ces dispositions. Alors que l'on a proposé...

M. Benjamin: Vous voulez dire que les nouvelles dispositions ne le concernent pas?

M. Lawless: Exactement. Les compagnies américaines ne sont pas visées. C'est-à-dire que le long de la frontière, *Conrail* ou n'importe quelle autre compagnie dont les trains entrent au Canada pourraient bénéficier de l'accès concurrentiel en faisant une demande. De leur côté, les États-Unis n'accordent pas du tout les mêmes privilèges aux Compagnies canadiennes.

[Texte]

that perhaps reciprocity would be a useful tool to employ, when you think of the amount of traffic that goes in one direction versus the amount of traffic that comes in the other direction, it is not an acceptable compromise. What we are really saying is that those railroads or companies that are not under federal jurisdiction should be allowed to have access to Canadian National-Canadian Pacific traffic in that way.

Mr. Benjamin: You do not think they should be allowed—

Mr. Lawless: No, I do not think they should. Mr. Morin may want to add to that.

Mr. Morin: I do not have much to add. I think you covered it quite well. The only comments I might make are in relation to inter-switching where there is already an historical precedent, where U.S. railways coming into Canada do have a four-mile access on inter-switching.

We would not even suggest that this be removed; we would suggest that certainly nothing beyond that should be granted to the U.S. railways, unless indeed they were going to change their legislation. I agree with Mr. Lawless's statements that it is like changing a rabbit for a horse; in this case the rabbit is the north-bound traffic and the horse is the south-bound traffic. There is a great deal of difference in the volume.

Mr. Benjamin: Would you say that the extension of inter-switching is okay between Canadian railroads but not as between Canadian and U.S. railroads? Would you or would you not object to CN and CP having extended switching rights on one another's tracks without it involving U.S. railways?

Mr. Morin: With your permission, Mr. Chairman, I will respond to that.

I said earlier that I have a problem with the way the inter-switching limits are defined. They are arbitrary. As someone suggested, instead of competitive line rates, why do we not have extended inter-switching? But there was no other logic to it than that.

Surely this legislation is going to last a long time. We do not seem to do it more than once every 20 years—

Mr. Benjamin: A couple of years anyway.

Mr. Morin: —so maybe we should do it right. Clearly what is meant is that you are trying to examine and put down on paper what the normal switching activities are that take place in urban communities. I would support a document that said . . . You know, 50 years ago four miles was an appropriate measure, even though it was arbitrary; today it certainly is not appropriate. If we go back to the reason for inter-switching in the first place, it was to provide service to shippers in an urban area at the lowest cost for infrastructure that you could possibly make. I think that is still a very good reason to do it

[Traduction]

Et il est peu probable qu'ils y soient disposés. Certains pensent sans doute que le principe de réciprocité pourrait être ici utilement invoqué; mais lorsque vous comparez les volumes qui sont transportés dans un sens et dans l'autre, vous vous apercevez que ce n'est pas du tout un compromis viable. Ce que nous déplorons, c'est que ces compagnies qui ne relèvent pas de l'autorité fédérale puissent venir concurrencer le Canadien national sur la côte Pacifique.

M. Benjamin: Vous ne pensez pas qu'elles devraient en avoir le droit . . .

M. Lawless: Non, absolument pas. M. Morin a peut-être quelque chose à ajouter.

M. Morin: Je n'ai pas grand chose à dire en plus. Je crois que vous avez très bien répondu à la question. La seule chose que j'aimerais signaler concerne le changement de voies et ce précédent qui fait que les compagnies américaines qui viennent au Canada ont le droit à quatre milles pour le changement de voies.

Nous ne demandons même pas que ce droit leur soit retiré; nous demanderions tout simplement que rien ne soit accordé aux chemins de fer américains, tant que leur loi restera inchangée. Je suis d'accord avec M. Lawless lorsqu'il dit que c'est un petit peu comme troquer un lapin contre un cheval; dans ce cas-ci, le lapin, c'est le trafic à destination du nord, et le cheval, celui qui va vers le sud. Les volumes ne sont absolument pas comparables.

M. Benjamin: D'après vous, les règles du changement de voies pourraient être élargies, lorsqu'il s'agit de compagnies canadiennes, à l'exclusion de toute compagnie américaine. C'est-à-dire que vous ne verriez aucun inconvénient à ce que le CN et le CP élargissent leurs droits de changement de voies, sur leurs voies respectives, dans la mesure où les Américains n'en profitent pas?

M. Morin: Si vous le permettez, monsieur le président, je vais y répondre.

Comme j'ai déjà dit, j'ai du mal à accepter ces règles concernant les limites des changements de voies. Elles sont tout à fait arbitraires. Comme on l'a déjà dit, d'ailleurs, au lieu d'imposer des tarifs concurrentiels, pourquoi ne pas élargir les conditions de changement de voies? Il n'y avait pas d'autre raison que cela.

La nouvelle législation va rester en vigueur assez longtemps, puisqu'apparemment, nous changeons de lois tous les 20 ans . . .

M. Benjamin: En tous les cas au moins deux ans.

M. Morin: . . . et nous devrions donc peut-être essayer de bien faire les choses. Ce que cela signifie, c'est qu'il faut prévoir noir sur blanc ce que ces correspondances signifient exactement, notamment dans les régions urbaines. Je serais tout à fait d'accord pour que l'on décide . . . Rappelez-vous, il y a 50 ans, quatre milles paraissaient admissibles, même si c'était une mesure arbitraire; mais aujourd'hui, ce n'est certainement pas une limite acceptable. Essayons de revenir de ce qui est à l'origine de ces dispositions sur le changement de voies. À l'origine, il s'agissait de donner du travail aux

[Text]

and I would support any document that came back and talked about a definition of inter-switching, an extended definition relating to the terminal switching activities in the various cities across the country. But it should not include any other than the major Canadian railways. Does that answer your question?

Mr. Benjamin: Okay. Then you agree it should not include U.S. railroads.

Mr. Morin: That is right.

Mr. Benjamin: I agree. Can you—

The Chairman: I wonder just on this switching . . . I do not mind members putting questions, if they are right on the point that the questioner has. You must know, and if you do not know we will get it piecemeal from CAP when they are here, but just on this inter-switching, who does the most switching? Is it CN or is it CP? And what is the effect of the four-mile, 15-kilometres, which CP says they are in favour of, and the 30 kilometres in the bill?

Mr. Morin: Mr. Chairman, most statistics you look at sort of say that CN and CP are 60%-40% in its relationship. It is only when you take a look at some of the very specific flows of traffic that are involved that some of that starts to shift. In this case, 67% of the traffic that would come out of the extended inter-switching would come from CN lines and roughly 33% of it from CP lines. So it is roughly one-third, two-thirds; and the two-thirds is the big portion we have.

• 1640

The Chairman: That is with the four kilometres now?

Mr. Morin: That is with the extended one.

The Chairman: That is with the one in the bill.

Mr. Morin: The thirty kilometres, yes.

An hon. member: Thirty as opposed to fifteen.

Mr. Morin: But we are more accessed than CP is. I think they will agree with that statement tomorrow.

The Chairman: And would that formula hold if the 15-kilometre that CP recommends or suggests were in?

Mr. Morin: We have not gone back and attempted to determine that. It took us seven months to examine the implications of Bill C-126, with a task force employed full-time. We just did not have the time, and frankly the energy, required to go back and try to see what that was. I figure the straight interpolation would probably be as good a way as any to guess that.

Mr. Benjamin: When you are talking about imposed public duties on tracks, airlines as compared with railways . . . I presume that is the inference you are making when you are talking about imposed public duties. There are many on railways; few, if any, on trucking companies or airlines. Do you want to see some accommodation in the bill that provides for imposed public duties on all other modes of transportation—an equivalency to what is required of railroads?

[Translation]

expéditeurs des villes, sans augmenter les coûts d'infrastructure. Je pense que la raison est toujours valable, mais je serais tout à fait favorable à ce que l'on redéfinisse les limites de ce changement de voies, et que l'on élargisse ce droit pour les terminaux des villes canadiennes. Mais seules les grandes compagnies de chemin de fer canadien devraient bénéficier des nouvelles dispositions. Ai-je répondu à votre question?

M. Benjamin: Très bien. Vous êtes donc d'accord pour que l'on exclut les chemins de fer américains.

M. Morin: Oui.

M. Benjamin: Je suis d'accord. Pourriez-vous . . .

Le président: Sur cette question du changement de voies . . . Je ne verrais aucune objection à ce que d'autres députés posent des questions concernant ce même domaine. Vous savez certainement, et dans le cas contraire CP pourra nous en donner le détail lorsqu'il comparaitra, qui profite le plus de ces correspondances. CN ou CP? Et qu'est-ce que cela change de fixer une limite à 4 milles ou à 15 kilomètres, comme CP le demanderait, au lieu des 30 kilomètres du projet de loi?

M. Morin: Monsieur le président, les chiffres, de façon générale, indiquent un rapport entre CN et CP de 60 p. 100 à 40 p. 100. Cette proportion ne varie que dans certains cas bien précis. Dans ce cas, 67 p. 100 du trafic qui résulterait d'un processus de changement de voie étendue viendrait des lignes du CN et environ 33 p. 100 des lignes du CP. Ce serait donc à peu près un tiers contre deux tiers, et les deux tiers viendraient de notre partie la plus importante.

Le président: Vous voulez dire les quatre kilomètres actuels?

M. Morin: La partie étendue.

Le président: Celle qui se trouve dans le projet de loi.

M. Morin: Les 30 kilomètres, oui.

Une voix: 30 par opposition à 15.

M. Morin: Nous sommes davantage mis à contribution que le CP. Je pense qu'il en conviendra demain.

Le président: Ces chiffres continueraient-ils de s'appliquer si les 15 kilomètres recommandés par le CP étaient acceptés?

M. Morin: Nous n'avons pas tenté d'établir les chiffres selon cette hypothèse. Le groupe de travail s'y employant à plein temps, il nous a déjà fallu sept mois pour examiner les répercussions du projet de loi C-126. Nous n'avons eu ni le temps ni l'énergie nécessaires pour vérifier cette hypothèse. Je suppose qu'il serait toujours possible de procéder à une simple interpolation.

M. Benjamin: Vous parlez des obligations de service public touchant les rails, de la situation des lignes aériennes par rapport aux chemins de fer . . . Je suppose que vous essayez de comparer votre situation à celle des autres. Les chemins de fer sont soumis à de nombreuses obligations de service public, alors que les compagnies de camionnage ou les lignes aériennes en sont presque exemptes. Souhaiteriez-vous que des obligations de service public semblables à celles qui existent pour les

[Texte]

Mr. Lawless: We have suggested and discussed in the past that we are certainly not opposed to imposed public duties. That is something we feel as a railway is going to be there, and we have no qualms about or objection to imposed public duties.

What we do have a concern for is how much you get paid for performing those public duties. Indeed, in this enlightened day of transportation, we cannot really see why railways would be the only carrier required to perform an imposed public duty. We would ask the question of the committee, what is wrong with tendering for imposed public duties and letting whomever the government requires to perform that public duty perform it at whatever bid they make, as long as it is satisfactory and the service and the quality of the transportation and the rate they provide would be acceptable to the government, if that is what they require? We have some problem with being the only game in town and the only one on the block.

Mr. Benjamin: Have you found, for example, in the abandoning of a railroad branch line, a piece of railway track, in the transference of that traffic over to another mode, whether it is rail truck or air or a combination, there was no equivalent imposed public duty on the alternate mode after a track was abandoned—anybody could come in or stay out whenever they liked?

Mr. Lawless: We are not aware of any surface mode that has had imposed public duties in that way, other than railways. I cannot think of an example like the one you are suggesting, where we have got out and then somebody else has been required to perform it. There may be some, but I am not aware of any.

Mr. Benjamin: There is a clause in the bill now that says—I forget whether it is the Railway Act or the National Transportation Act—the railways shall—not “may”, but “shall”—provide suitable accommodation for all traffic offered. Do you think that kind of provision should remain in the law and should apply to all modes, or do you think it should be dropped completely?

• 1645

Mr. Lawless: I would rather see a much freer decision-making process on whether you enter or exit a market, Mr. Chairman. In the transportation systems that are available to shippers today, and this is why we have made such an issue of captive shippers, we do not think there are too many captive shippers in the country at the present time and we would like to see a much freer position with respect to all modes being required to provide an imposed public duty or being available to provide an imposed public duty versus just railways.

Mr. Benjamin: You mentioned in your statement, Mr. Lawless, that Canadian National has paid to the Government of Canada some \$260 million since 1978 in dividends, yet—and I presume this is where you are talking about the non-level

[Traduction]

chemins de fer soient imposées à tous les autres modes de transport dans le projet de loi?

M. Lawless: Nous avons déjà indiqué dans le passé que nous ne nous sommes pas imposés à la notion d'obligations de service public. En tant que chemin de fer, nous acceptons parfaitement cette situation.

Ce qui nous inquiète, c'est la question du dédommagement à l'égard de ces obligations de service public. Au moment où la notion de transport s'élargit considérablement, nous ne voyons pas pourquoi les chemins de fer devraient être les seuls à se voir imposer des obligations de service public. Nous posent même la question suivante au Comité: Quel mal y aurait-il à demander des soumissions pour l'accomplissement de ces obligations de service public? Le gouvernement permettrait l'accomplissement de l'obligation de service public selon la soumission qui serait présentée, à condition que le service soit satisfaisant, que le transport soit de qualité et que les taux soient acceptables. Nous comprenons mal pourquoi nous devons être les seuls à avoir des obligations de service public.

M. Benjamin: Dans le cas d'abandon d'embranchement, par exemple, de certaines voies, du transport de mode ou trafic au profit d'un autre mode, le camionnage, le transport aérien ou une combinaison des deux. Avez-vous constaté qu'il n'y avait pas d'obligation de service public dans la nouvelle situation, que la participation ou la non-participation étaient tout à fait libres?

M. Lawless: À notre connaissance, les seuls qui ont de telles obligations de service public dans les transports de surface sont les chemins de fer. Je ne puis songer à un exemple où quelqu'un qui aurait abandonné une obligation de service public aurait été remplacé par quelqu'un d'autre. Il se peut qu'il y ait eu des cas, mais je ne puis en citer.

M. Benjamin: Il y a un article du projet de loi actuellement, je ne sais plus si c'est dans la loi sur les chemins de fer ou la loi nationale sur les transports, qui prévoit que les chemins de fer «doivent», non pas «peuvent», recevoir convenablement tout le trafic offert. Croyez-vous que cette disposition devrait être maintenue dans la loi, devrait s'appliquer à tous les modes de transports ou encore être retirée complètement?

M. Lawless: Je préférerais de loin que la décision d'accéder à un marché ou d'abandonner un marché soit plus libre, monsieur le président. La situation des transports est telle aujourd'hui qu'il n'y a plus tellement d'expéditeurs captifs, et c'est pourquoi nous insistons tant sur les expéditeurs captifs. Nous souhaiterions une situation beaucoup plus libre où tous les modes de transport seraient tenus à des obligations de services publics ou seraient disponibles pour assumer des obligations des services publics, pas seulement les chemins de fer.

M. Benjamin: Dans votre déclaration, monsieur Lawless, vous avez indiqué que le Canadien National avait versé au gouvernement du Canada quelques 260 millions de dollars en dividendes depuis 1978, et que malgré tout, je suppose que c'est ce que vous voulez dire lorsque vous prétendez que les

[Text]

playing field—you are required to buy and operate and maintain and pay for your own infrastructure.

There are those who argue that the taxes paid by trucking companies, airlines and shipping companies obviate the requirement they have—and user fees—the requirement that would otherwise be on them to provide their own airports and their own highways and their own ports, their own seaway, and that therefore in effect and on balance they pay as much as you do, even though they do not build, maintain and pay for their own infrastructure. Do you have any arguments to offset those claims?

Mr. Lawless: In Mr. Morin's presentation he indicated that by every analysis we have ever made on this subject, the various other modes are paying their total costs through varying percentages. From about 20% to 60%, I think were the numbers he used in the presentation he made. That is as a result of analyses that were made looking at those modes and I think there have been many studies done on this. But historically and by every measure that we have been able to analyze, the railways are really the only ones that are paying 100% of their costs.

Mr. Benjamin: Do you feel that as and when CN did make a profit, rather than having to return a dividend to the federal government they should have been allowed to use that money for capital investment and to reduce your debt equity ratio, instead of paying moneys over to a federal government that is desperate for money?

Mr. Lawless: As you know, our dividend is paid to the Canadian government on the basis of the legislation. We suggested quite recently, again to the Minister of Transport, that it would be more appropriate if there were a much more flexible dividend policy, similar to that of Air Canada and other Crown corporations, and indeed when there are years that it is not appropriate to pay a dividend we should not pay a dividend. That suggestion has not been acted upon, but it is actively being pursued and being discussed with Treasury and Finance officials as well as the Minister of Transport.

Mr. Benjamin: Instead of paying over the dividend, would you see anything wrong with keeping the money and using it for capital investment and other debt reduction and the government, instead of taking a dividend, just increasing its equity ownership in Canadian National to the same value?

Mr. Lawless: That is precisely the thrust behind our suggestion.

Mr. Benjamin: Why did you not agree with me on that when we were arguing over the Crow bill?

Mr. Lawless: That was another day.

Mr. Benjamin: What you are saying, Mr. Lawless, is that if the other modes of transportation, like the trucking and bus companies, had to build and operate and maintain their own highway, and if the airlines had to build, maintain and operate their own airports, you would be in a truly competitive position

[Translation]

règles du jeu ne sont pas les mêmes pour tout le monde, vous deviez acheter, entretenir et payer vos propres infrastructures.

D'aucuns font valoir que les taxes payées par les compagnies de camionnage, les lignes aériennes et les compagnies de navigation, sans parler des frais aux usagers, les exemptent d'avoir à payer, comme ils devraient le faire autrement, pour leurs propres aéroports, leurs propres routes et leurs propres ports, leurs propres voies maritimes. Ces gens font valoir que tout compte fait, ces compagnies payent autant que vous, même si elles ne sont pas appelées à construire, entretenir et à payer leurs propres infrastructures. Qu'avez-vous à répondre à cet argument?

M. Lawless: L'exposé de M. Morin a fait ressortir que selon toutes les analyses qui ont été effectuées sur le sujet les divers autres modes de transport ne paient qu'une partie de leurs coûts totaux. Le pourcentage varie de 20 à 60 p. 100, selon ce qui a été indiqué plus tôt. Et il y a eu des analyses et des études effectuées sur tous les modes de transport. Historiquement et selon tous les critères que nous avons pu trouvés, les chemins de fer sont les seuls à devoir payer 100 p. 100 de leurs coûts.

M. Benjamin: Selon vous, lorsque le CN a fait des profits, au lieu d'avoir à verser des dividendes au gouvernement fédéral, au lieu d'avoir à dépanner le gouvernement fédéral au bout de ses ressources, il aurait dû pouvoir les utiliser pour ses immobilisations, pour réduire sa dette par rapport à son avoir net?

M. Lawless: Comme vous le savez le versement de nos dividendes au gouvernement canadien est régi par la loi. Nous avons encore dit récemment au ministre des Transports que la politique touchant les dividendes devrait être assouplie, selon la formule qui est utilisée pour Air Canada et les autres sociétés de la Couronne. Nous avons fait valoir que les années où il ne convient pas que nous payions des dividendes nous ne devrions pas en payer. Notre suggestion n'a pas encore été retenue, mais fait actuellement objet de discussions entre le Conseil du Trésor, le ministère des Finances et le ministère des Transports.

M. Benjamin: Quel mal y aurait-il à ce que vous gardiez l'argent pour l'utiliser au chapitre des immobilisations ou au chapitre de la réduction de la dette et quel mal y aurait-il à ce que le gouvernement augmente d'autant sa participation au Canadien National au lieu de toucher des dividendes?

M. Lawless: C'était justement le sens de notre suggestion.

M. Benjamin: Pourquoi n'étiez-vous pas d'accord avec moi là-dessus lorsque nous discutons du projet de loi sur les tarifs du Nid de Corbeau?

M. Lawless: C'était une tout autre affaire.

M. Benjamin: Donc, ce que vous nous dites, monsieur Lawless, c'est que si les autres modes de transport, si les compagnies de camionnage et d'autobus avaient à construire et à entretenir leurs propres routes, si les lignes aérienne avaient à construire et entretenir leurs propres aéroports, vous pourriez

[Texte]

with both those modes and, for that matter, the marine mode in large parts of the country. Do you feel that is a viable objective for a national government, or for this legislation, or do you feel there is some other way to correct that imbalance as between what is required of railroads as compared to the other modes?

• 1650

Mr. Lawless: I am not sure whether it would be the viable objective or not, but I do believe that when new regulatory legislation is being introduced to a mode like the railways, it is important to understand that the playing field is not level—that the railways have costs that are fully recovered by themselves as opposed to some of the other modes they are competing with. We think it is important that you as a committee understand that is the difference at the moment. I am not sure whether it would ever be possible for all these modes to pay on the basis we are suggesting, but we do know there is quite a difference, and we do not want to see that difference exacerbated by regulation that would appear to be doing just that.

Mr. Benjamin: We know the deficit on the operation of airports hit something like \$600 million last year. Do you have any statistics on the operating costs of our highway system in Canada? I understand that if you add all the revenues of municipal, provincial, and federal governments in terms of taxes, licence fees, sales taxes, fines, gasoline taxes . . . I have been told that the deficit on the operation and maintaining of our highway systems amounts to \$3 billion. Have you done any studies on this?

Mr. Lawless: I cannot comment on those numbers, but certainly studies we have participated in with Queen's University very recently, within the last four or five years, and I think studies done earlier and then were updated, suggest that the highway mode is certainly not paying their fair share of the cost of highway maintenance through licences. Those studies are available to the committee if they would like to see them.

Mr. Benjamin: Would you agree then that user pay does not pay?

Mr. Lawless: I am not so sure I would agree with that.

The Chairman: Mr. Benjamin, you are finished this line at the moment. I know you want to come back.

Before going to Mr. Gray, just to even out the playing field a little, how many recapitalizations have there been—three massive ones, have there not been?

Mr. Lawless: Three. The last one was 1978, sir.

The Chairman: And the one before that was when Donald Gordon, your predecessor, said if you would give us this recap we will never be back . . . I said the one before 1978, when

[Traduction]

vraiment leur faire concurrence, au même titre que le transport maritime, d'ailleurs, dans l'ensemble du pays. Croyez-vous que le gouvernement ou cette mesure législative devrait se fixer pour objectif de corriger cette situation, ou qu'il devrait y avoir un autre moyen de mettre fin au déséquilibre qui existe entre les chemins de fer et les autres modes de transport?

M. Lawless: Je ne sais pas si ce pourrait être un objectif acceptable ou non, mais j'estime que lorsque de nouvelles lois contraignantes sont introduites à l'égard des chemins de fer, le fait que les règles du jeu ne sont pas les mêmes pour tout le monde devrait être souligné, le fait que les chemins de fer recouvrent entièrement des coûts qui ne sont pas recouverts par d'autres modes de transport leur faisant concurrence devrait être souligné. Je pense qu'il est important que votre comité comprenne bien ce fait. J'ignore s'il pourrait être possible un jour que tous les modes de transport recouvrent leurs coûts de la façon dont nous proposons. Cependant, il y a actuellement une différence entre les modes de transport, et nous ne voudrions pas que cette différence soit encore accentuée, comme cela semble être le cas actuellement, au moyen de nouveaux règlements.

M. Benjamin: Nous savons que le déficit d'exploitation des aéroports a atteint les 600 millions de dollars l'année dernière. Avez-vous des chiffres sur le coût d'exploitation de notre réseau routier au Canada? Je me suis laissé dire que le total de tous les revenus à l'échelon municipal, provincial et fédéral, sous la forme de taxes, de droits de permis, de taxes de vente, d'amendes, de taxes sur l'essence . . . Je me suis laissé dire que le déficit pour l'exploitation et l'entretien de notre réseau routier serait de l'ordre de 3 milliards de dollars. Avez-vous des études qui confirment ce chiffre?

M. Lawless: Je ne suis pas en mesure de confirmer ou d'infirmier ce chiffre, mais je sais que des études récentes auxquelles nous avons participé avec l'Université Queens, elles remontent à quatre ou cinq ans, et des études entreprises plus tôt et remises à jour montrent que le transport routier ne paie pas sa juste part des coûts de l'entretien des routes au moyen des droits de permis. Le comité peut consulter ces études s'il le désire.

M. Benjamin: Donc, les droits payés par les usagers ne sont guère utiles.

M. Lawless: Je ne sais pas si je pourrais aller jusque-là.

Le président: Je pense que vous en avez terminé pour cette série de questions, monsieur Benjamin. Je sais que vous désirez avoir un autre tour.

Avant de passer à M. Gray, puisqu'il a été question des règles du jeu, de leur application à tout le monde, j'aimerais que vous me disiez combien de refontes de capital il y a eu. Il y en a bien eu trois bien importantes n'est-ce pas?

M. Lawless: Trois. La dernière remonte à 1978.

Le président: Et celle qui l'a précédée remonte à l'époque de Donald Gordon, votre prédécesseur. C'est bien lui qui avait déclaré que cette refonte était la dernière . . . Je veux parler de

[Text]

Donald Gordon said in this room, give us the recap—and that was the second major one—and we will never be back to the taxpayer. Is that not a fair way to put the playing field, Mr. Lawless? And what were the amounts of those recapitalizations?

Mr. Y.H. Masse (Senior Vice-President, Financial Planning and Administration, Canadian National Railway): In 1978 the recap was in the order of \$800 million. I do not have the exact figures for the 1952 recap, but we would be pleased to provide it to the committee. We can go as far back as 1937, I believe, and we could give you all the values of those recaps.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I cannot let your comment go by without some kind of a comment from me—

The Chairman: I did not expect you to. But you know, this playing field where management style in the White House and playing field in negotiation are becoming hackneyed phrases around here . . .

Mr. Lawless: I do not like to use hackneyed phrases, but I would like to remind you that—

The Chairman: We are talking about railways, not playing fields. Anyway, keep going.

Mr. Lawless: Canadian National has had substantial imposed public duties we have not been paid for, and that is one of the reasons you cannot produce the amount of revenue and profit you need to sustain your capital requirements. What we are really saying is that is one way of keeping the playing field “level”—and I will not use that again today.

The Chairman: I appreciate that, Mr. Lawless. You know what the committee did in *Freedom to Move*. We did hear that, and we supported a lot of the arguments of the railways, and yourself in particular, by recognizing that public-imposed duties should be set out and you should not have to bear them.

Mr. Lawless: There is another example I can give you. Canadian National and Canadian Pacific pay diesel fuel tax all over this country that is only applied to locomotive diesel fuel tanks. It is not applied to trucks in many provinces. That is not your problem, it is our problem.

• 1655

Mr. Benjamin: Well, is it not also in the recapitalization? The three of them, in the 1930s and 1950s and in 1978, included the \$1.7 billion of bonded debt imposed on CN when we took over the bankrupt railroads. It did not wipe it all out then.

The Chairman: Donald Gordon came into the modern era with CN. He was in this room. You were not here. I almost was—I think I was—and I have been here ever since. Let us not go back to the Depression yet.

Mr. Benjamin: It goes back to 1923.

[Translation]

la refonte qui a précédé celle de 1978, lorsque Donald Gordon avait déclaré en cette pièce même que la dite refonte, c'était la deuxième très importante, devait être la dernière que devaient assumer les contribuables. Est-ce que tout cela n'entre pas dans les règles du jeu, monsieur Lawless? Quels étaient les montants de ces refontes?

M. Y.H. Masse (premier vice-président, Planification financière et administration, Compagnie des chemins de fer nationaux): En 1978, la refonte de capital a été de l'ordre de 800 millions de dollars. Je n'ai pas les chiffres pour celle de 1952, mais je puis les obtenir pour le comité. De fait, nous pouvons remonter jusqu'en 1937.

M. Lawless: Je ne peux pas m'empêcher de commenter ce que vous venez de dire, monsieur le président . . .

Le président: C'est bien ce que je pensais. Il reste que dans le style de gestion de la Maison blanche, dans les négociations un peu partout, l'allusion aux règles du jeu est devenue courante . . .

M. Lawless: Je n'aime pas utiliser les lieux communs ordinairement, mais je vous rappelle . . .

Le président: Nous parlons des chemins de fer, non pas du jeu. Poursuivez, cependant.

M. Lawless: Le Canadien National s'est vu imposer des obligations de services publics très importantes pour lesquelles il n'a pas été dédommagé, et c'est l'une des raisons pour lesquelles il ne peut pas réaliser les recettes et les bénéfices nécessaires pour faire face à ses besoins en capital. Nous estimons donc que c'était là seulement une façon de rendre égales les règles du jeu, et c'est la dernière fois aujourd'hui que j'utilise l'expression.

Le président: Je comprends, monsieur Lawless. Vous savez ce que le comité a indiqué dans *Aller sans entraves*. Nous avons déjà entendu ces arguments des chemins de fer et nous avons convenu avec eux et avec vous-même que les obligations de services publics devraient être définies et ne devaient pas vous être imposées.

M. Lawless: Je vais vous donner un autre exemple. Le Canadien National et le Canadien Pacifique paient une taxe sur le carburant diesel un peu partout au pays. Cette taxe ne s'applique qu'au carburant diesel pour les locomotives. Elle ne vise pas les camions dans bon nombre de provinces. Ce n'est évidemment pas votre problème, mais c'est le nôtre.

M. Benjamin: N'est-ce pas la même chose pour les refontes de capital? Les trois, dans les années 1930, dans les années 1950 et en 1978, englobaient 1.7 milliard de dollars au titre de la dette obligataire remontant à l'époque où nous avons pris en charge les chemins de fer en faillite. Toute cette dette n'était pas oubliée pour autant.

Le président: Donald Gordon est un contemporain. Il a déjà témoigné dans cette pièce. Vous n'y étiez pas, mais j'y étais presque. En tout cas, j'y ai été depuis. Ne remontons pas jusqu'à la Dépression.

M. Benjamin: Cette histoire remonte à 1923.

[Texte]

The Chairman: I know. Of course. This is where they had—

Mr. Benjamin: And we were still wiping it out in the 1960s.

The Chairman: We appreciate that. They had a gestation period—the one thing that happened during the Depression.

Mr. Benjamin: The bond-holders did well, thank you. The taxpayers did not.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Lawless, you shook my Conservative socks when you talked of one-third, one-third, and one-third. Of course, I am sure you knew you would. With the figures you will submit before the committee for the one-third 90%, one-third 9%, one-third 1%, could you at the same time give us figures for the one-third 9%, one-third 1%—coming from a secondary main line, like myself—figures of revenues CN has versus real costs it might have, if they are not confidential, for each area?

Mr. Lawless: We can give you the first part, but we certainly cannot give you the second part.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Well, as much information as you can give us would be appreciated.

Mr. Lawless: That cost information is confidential. It is only available when we apply for abandonment, and it is covered off by the CTC at that time.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): With the rail lines that CN owns wholly or the subsidiaries it has in the United States, could you describe the network you have?

Mr. Lawless: Mr. Gray, in Canada . . . I am not sure what you want me to describe there, but I can certainly describe what we have in the United States. You know what we have in Canada.

We own three properties in the United States. In the New England area we own the Central Vermont Railway, which is a relatively small railway that runs down into Vermont and New Hampshire. We own another piece of track that we call the Grand Trunk Eastern, GTE, which is part of our St. Lawrence region. It runs down to Portland, Maine. That is a very small railway, and it just operates in the New England territory.

In Illinois, Michigan, and Ohio we operate the Grand Trunk Western Railway. That operates with headquarters in Detroit, back up into Flint, Michigan, over into Chicago, Illinois, and down through into Cincinnati, Ohio. It is the major railroad we have in the United States, and is there basically to serve the automobile industry around the Detroit area.

In addition to that, we own the Duluth, Winnipeg and Pacific Railway. It is a very small piece of track that runs into Duluth, Minnesota, and connects with the four major railways that operate out of that territory: the Soo Line, the former Milwaukee, the BN, and Chicago Northwestern.

Mr. Benjamin: Up to Fort Frances.

[Traduction]

Le président: Je le sais très bien. C'était l'époque où . . .

M. Benjamin: Nous étions toujours à essayer d'éponger cette dette dans les années 1960.

Le président: Je le sais. Il y a une période de gestation—et il y a eu la Dépression.

M. Benjamin: Les détenteurs d'obligations s'en sont bien tirés, merci. Pas les contribuables.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je dois vous avouer que vous avez secoué mes racines conservatrices lorsque vous avez fait votre répartition un tiers, un tiers et un tiers, monsieur Lawless. Vous ne deviez pas vous attendre à moins. C'est donc 90 p. 100 pour un tiers, 9 p. 100 pour un tiers et 1 p. 100 pour l'autre tiers. Personnellement, je viens d'une région desservie par une ligne secondaire, pouvez-vous m'indiquer pour votre tiers à 9 p. 100 et pour votre tiers à 1 p. 100, pour chaque secteur, quels sont vos revenus par rapport à vos coûts réels? J'espère que ce n'est pas confidentiel.

M. Lawless: Je puis répondre à la première partie de votre question, mais non pas à la deuxième.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'aimerais simplement obtenir le plus d'informations possible.

M. Lawless: La partie touchant les coûts est évidemment confidentielle. Elle est révélée seulement lorsqu'il y a une demande d'abandon et le processus implique la CCT à ce moment-là.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pourriez-vous nous décrire le réseau ferroviaire appartenant en entier au CN ou appartenant à ses filiales aux États-Unis?

M. Lawless: Pour le Canada, monsieur Gray . . . Je ne sais pas très bien à quoi vous voulez en venir, mais je puis vous décrire ce que nous avons aux États-Unis.

Nous avons trois compagnies aux États-Unis. Dans la région de la Nouvelle Angleterre nous avons le *Central Vermont Railway*, un petit chemin de fer qui fonctionne au Vermont et au New Hampshire. Nous avons également une ligne appelée *Grand Trunk Eastern*, la GTE, dans notre région du St-Laurent. C'est un chemin de fer qui va jusqu'à Portland, Maine. Il est également assez petit et il ne couvre que le territoire de la Nouvelle-Angleterre.

En Illinois, au Michigan et en Ohio, nous avons le *Grand Trunk Western Railway*. Son siège se trouve à Détroit et il s'étend jusqu'à Flint au Michigan, à Chicago en Illinois et à Cincinnati en Ohio. C'est le plus gros chemin de fer que nous ayons aux États-Unis, et il a essentiellement pour entreprise de desservir l'industrie automobile établie dans la région de Détroit.

Nous avons également le Duluth, *Winnipeg and Pacific Railway*. C'est un petit chemin de fer qui va jusqu'à Duluth au Minnesota et qui fait la jonction avec les quatre principaux chemins de fer dans cette région: la *Soo Line*, l'ancienne Milwaukee, le BN et le *Chicago Northwestern*.

M. Benjamin: Jusqu'à Fort Frances.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How many miles, roughly, would that be for what you have in the United States?

Mr. Lawless: The current mileage would be around 2,500 to 3,000 miles. That is on all three railroads.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How much of your trans-border traffic do you deliver to or receive from your U.S. subsidiaries?

Mr. Lawless: The total of the one-third that goes north and south, you are talking about? They are not our biggest connection, the Grand Trunk. Conrail is the largest single connection we have in the United States. I would say—and this is going to have to be a guess—maybe 40% or so, 40% or 50%, 40% maybe.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Would you say it is CN policy to route your trans-border traffic over your subsidiary lines when it is possible?

Mr. Lawless: Our policy is subject to service and the right rate arrangements. We do try to favour our U.S. subsidiaries. But the marketplace dictates the way traffic goes, depending on the routing, depending on the connections, and that is why an awful lot of traffic goes to other railroads that we connect with. I think over the Duluth gateway we have about 30% or 40% going to the BN, and we have 30% going to the CN and W and some to the Soo Line. So it depends on where it is going and what the connection is and whether our own railroad can provide the service we need over that gateway.

• 1700

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Then if I understood correctly, the statement that was made originally by Mr. Morin, I think when reference was made to the Staggers Act, CN believes that with the controls the Americans have CN is penalized or not given any fair advantages in transportation in the United States.

Mr. Lawless: Mr. Gray, I think this committee should understand the point we are making here. We are talking about railroads like Conrail or CSXT and other railroads that come into Canada. They have trackage or trackage rights in Canada and those railways will be able to access Canadian National-Canadian Pacific and indeed we will not have that same privilege crossing into the United States.

Mr. Y. Masse: The Staggers Act, if I may, Mr. Chairman, has gone in exactly the opposite direction. It has allowed the major railways to close their gateways, enforcing the longest haul possible on their own railways. So contrary to giving access, they have been limiting access.

Mr. Lawless: I am not sure the point is understood. I think it is important, Mr. Gray, to make this point, because we want to make sure there is no misunderstanding. Really, what we are saying is about the unfairness of the two pieces of legislation, the Staggers Act and Bill C-18, how it would apply to each one of the carriers in the U.S. and Canada.

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Vos lignes aux États-Unis couvriraient combien de miles environ?

M. Lawless: Nous avons actuellement de 2,500 à 3,000 miles. Pour les trois chemins de fer.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Combien de trafic transfrontalier envoyez-vous à vos filiales américaines et combien recevez-vous d'elles?

M. Lawless: Vous voulez dire le total pour le tiers qui va du nord au sud? La *Grand Trunk*, n'est pas notre jonction la plus importante. C'est avec le Conrail que nous avons notre jonction la plus importante aux États-Unis. Je dirais approximativement 40 ou 50 p. 100.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): De façon générale, la politique du CN consisterait-il à envoyer son trafic transfrontalier à ses filiales lorsque c'est possible?

M. Lawless: Notre politique tient compte de considérations de service et des tarifs qui doivent être justes. Nous essayons évidemment de favoriser nos filiales américaines. Mais c'est le marché qui détermine la direction du trafic, selon les trajets, selon les correspondances, et c'est la raison pour laquelle une très grande partie du trafic va à d'autres lignes de chemin de fer avec lesquelles nous avons des embranchements. Sur la voie de Duluth, nous envoyons environ 30 à 40 p. 100 au BN, 30 p. 100 vont à CN et W, et une partie du trafic va à *Soo Line*. Cela dépend donc de la destination du chargement, des correspondances, et de notre capacité à assurer le service.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Donc si j'ai bien compris ce que nous a dit au début M. Morin, lorsqu'il a parlé de la loi Staggers, le CN s'estime pénalisé par cette loi, ou désavantagé pour les transports aux États-Unis.

M. Lawless: Monsieur Gray, il faut que le Comité comprenne bien ce que nous voulons dire. Nous voulons parler de chemins de fer comme Conrail ou CSXT et d'autres lignes qui se prolongent jusqu'au Canada. Ces sociétés ont des droits de passage au Canada, et elles peuvent assurer l'embranchement avec le Canadien National et le Canadien Pacifique, alors que nous n'avons pas les mêmes privilèges aux États-Unis.

M. Y. Masse: Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais dire que la loi Staggers a fait exactement le contraire. Elle a permis aux principales sociétés de chemin de fer de fermer leurs ports d'entrée, obligeant le client à utiliser leurs services sur la plus longue distance possible. Cette loi a donc eu pour effet de limiter l'accès, plutôt que de l'ouvrir.

M. Lawless: Je ne suis pas sûr que cela soit bien compris. Il est important, je crois, monsieur Gray, de souligner ce point, car nous voulons nous assurer qu'il n'y a pas de malentendus. Ce que nous disons essentiellement, c'est que ces deux lois, la loi Staggers et le projet de loi C-18 sont injustes, en ce qu'elles

[Texte]

The Chairman: Supplementary, Mr. Belsher?

Mr. Belsher: Does the fact that you own subsidiaries in the U.S. not give you access then to running rights in the American system?

Mr. Lawless: Oh, sure! We own those railroads for that purpose and we do have access that way. But we own those railroads. Our point is that the American railroads have access to Canadian National and Canadian Pacific.

Mr. Morin: Perhaps I could just make a comment, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, please.

Mr. Morin: The American railways have trackage in Canada. From that trackage they can access Canadian National-owned and Canadian Pacific-owned railways. We have lines in the United States; we cannot, from those lines, access United States-owned railways in the United States. That is a very significant difference. In other words, all of our territory becomes open to the U.S. railways.

Incidentally, the only territory that is not open to the U.S. railways or to a competitive line rate in Canada is Newfoundland at the very tip up near James Bay, right up near Churchill and from Smithers out as far as Prince Rupert. Everything else in the country is open.

The Chairman: I was interested in Mr. Masse's comment. I must say that is definitely the *de facto* situation: the Staggers Act closes up access and Bill C-18 of course opens up access.

Mr. Lawless: Yes, that is a very important point, Mr. Chairman. The Staggers Act released them from regulation that was there before, and all over the country they started to close gateways—in other words, controlling the traffic so that their railway would get the long haul. That is what this game is all about.

The Chairman: Mr. Reid, a supplementary.

Mr. Reid: Mr. Chairman, we have heard the number of miles of Canadian-owned rail in the United States. What are the mileages of American-owned or controlled railways in Canada?

Mr. Lawless: They tap in all over the country. The BN comes up into British Columbia and we have trackage, I guess, that comes in through the Detroit gateway; CSXT comes in there.

Mr. Reid: Buffalo to Detroit.

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Y. Masse: Emerson to Winnipeg.

Mr. Lawless: Norfolk Southern. Conrail comes in through the Quebec gateway here. So I cannot tell you what the mileage is, but they come in right across the country.

[Traduction]

traient différemment les transporteurs américains et canadiens.

Le président: Une question complémentaire, monsieur Belsher?

M. Belsher: Vos filiales aux États-Unis ne vous ouvrent-elles pas des droits de passage sur le réseau américain?

M. Lawless: Oh, bien sûr! C'est la raison pour laquelle nous les avons achetées, et cela nous donne accès au réseau. Mais nous en sommes propriétaires. Ce que nous voulons dire, c'est que les chemins de fer américains ont accès au Canadien National et au Canadien Pacifique.

M. Morin: J'aimerais faire une observation, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie.

M. Morin: Les chemins de fer américains ont droit de passage au Canada. Cela leur donne accès au réseau du Canadien National et à celui du Canadien Pacifique. Nous avons des voies aux États-Unis. Cela ne nous donne pas accès aux chemins de fer d'États américains. Voilà toute la différence. Autrement dit, nous ouvrons tout notre territoire aux chemins de fer américains.

Soit dit en passant, le seul territoire au Canada qui ne soit pas ouvert aux chemins de fer américains ou à la concurrence, s'étend de Terre-Neuve, tout en haut près de la baie James, jusqu'à Churchill, et de Smithers jusqu'à Prince Rupert. Tout le reste est ouvert.

Le président: Je suis intéressé par ce qu'a dit M. Masse. Je dois dire que cela décrit effectivement l'état des choses: la Loi staggers réduit l'accès et le projet de loi C-18, quant à lui, l'élargit.

M. Lawless: Oui, et c'est très important, monsieur le président. La loi Staggers a éliminé la réglementation en place et dans tout le pays, les sociétés ont commencé à fermer l'accès à leurs voies; autrement dit, elles se sont mises à contrôler le trafic pour se garder les longues distances. C'est de cela qu'il s'agit.

Le président: Monsieur Reid, une question complémentaire.

M. Reid: On nous a dit combien de miles de voies les chemins de fer canadiens possédaient aux États-Unis. Combien de miles les sociétés américaines contrôlent-elles au Canada?

M. Lawless: Elles sont branchées dans tout le pays. La société BN entre en Colombie-Britannique, et il y a des voies qui arrivent par Détroit; le CSXT arrive par là.

M. Reid: De Buffalo à Détroit.

M. Lawless: Oui.

M. Y. Masse: D'Emerson à Winnipeg.

M. Lawless: Norfolk Southern. Conrail arrive par la voie de Québec. Je ne peux pas vous dire combien de miles cela comprend, mais elles pénètrent de tous les côtés.

[Text]

The Chairman: And they own the track.

Mr. Lawless: They own the track.

Mr. Belsher: Would it be at least one per province?

• 1705

Mr. Lawless: No, it would not be because there is none in Newfoundland, Prince Edward Island—

The Chairman: Nova Scotia.

Mr. Lawless:—Nova Scotia; no, they do not come in there. There is in New Brunswick.

The Chairman: They come in New Brunswick.

Mr. Lawless: Quebec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan—

Mr. Belsher: Yes, the Soo Line, is it not?

Mr. Lawless:—Northgate, and Alberta—no, and B.C.

The Chairman: Thank you. Mr. Gray, back to you.

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Thank you very much for that clarification.

I will now return to branch line abandonment. Once again, if I understand your remarks clearly this afternoon, with the recommendations for amendments that CN have made this afternoon—I am sure there will be others from other groups . . . Probably you gentlemen realize much more than I that this National Transportation Act is not only an act to save our two national railways. We also have to take into consideration the shipper and the consumer. I guess the comment has also been made that perhaps the act is more for the shipper than the carrier. I think, however, the shippers who will be coming before us, and whom we have already met in committee, would just say the opposite: in the past, railways have had more breaks than shippers.

Of course, this could be a never-ending debate, I would imagine. We are talking about the CN, because you people represent the CN. If this branch line abandonment comes in—the difference between a secondary main line and a branch line is still not clear in my mind, but I guess it is in the eyes of the beholder—if I understand correctly, if you people had the opportunity, you would wipe out your one-third of 9%, one-third of 1%. You would go into your main bulk carrier areas—we refer often to the Quebec-Windsor corridor, apart from your grain contracts that you have in the west. You would say, in good English, to hell with the rest of the people; we are here to make money, and to hell with the service.

Now, you realize, gentlemen, that you are in perhaps a difficult situation as concerns VIA Rail and what not. You talk about branch line abandonment, which is one of the reasons why I asked you for the figures. But when these requests are made, if I understand correctly, the Maritimes—and I am talking about the Atlantic provinces as well as

[Translation]

Le président: Et elles sont propriétaires de la voie.

M. Lawless: Oui.

M. Belsher: Est-ce qu'il y en a au moins une dans chaque province?

M. Lawless: Non, puisqu'il n'y en a pas à Terre-Neuve, dans l'Île du Prince-Edouard . . .

Le président: En Nouvelle-Écosse.

M. Lawless: . . . en Nouvelle-Écosse; non, elles ne pénètrent pas de ce côté-là. Il y en a une au Nouveau-Brunswick.

Le président: Elles entrent au Nouveau-Brunswick.

M. Lawless: Au Québec, en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan . . .

M. Belsher: Oui, c'est la Soo Line, n'est-ce pas?

M. Lawless: . . . Northgate, et en Alberta—non en Colombie-Britannique.

Le président: Merci. Monsieur Gray, vous avez de nouveau la parole.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Merci de cet éclaircissement.

Je voudrais que nous reparlions maintenant de l'abandon des embranchements. Encore une fois, si j'ai bien compris votre déclaration de cet après-midi, d'après les amendements qu'a proposés le CN—et je suis sûr que d'autres groupes en présenteront d'autres . . . Vous êtes probablement plus conscients que moi du fait que cette loi nationale des transports ne vise pas seulement à sauver nos deux chemins de fer nationaux. Nous devons aussi tenir compte des intérêts des expéditeurs et du consommateur. Certains ont pu dire, je crois, que la loi défend mieux les intérêts de l'expéditeur que ceux du transporteur. Mais je pense que les expéditeurs qui comparaitront, comme ceux que nous avons déjà rencontrés en comité, diront exactement le contraire: par le passé, les chemins de fer ont reçu plus d'avantages que les expéditeurs.

C'est un débat sans fin. Nous parlons ici du CN parce que vous représentez le CN. Si ce projet d'abandon des embranchements est réalisé—je n'ai pas encore très bien compris la différence entre une ligne principale secondaire et une ligne d'embranchement, mais je suppose que c'est clair pour les intéressés—si j'ai bien compris, si cela ne tenait qu'à vous, vous élimineriez un tiers de 9 p. 100, un tiers de 1 p. 100. Vous vous concentreriez sur les régions à grand trafic—on parle souvent du corridor Québec-Windsor—autre le transport du grain pour lequel vous avez des contrats dans l'Ouest. Vous diriez simplement au diable tous les autres, nous sommes ici pour gagner de l'argent, et au diable le service.

Vous vous rendez compte, messieurs, que la situation pourrait être délicate pour Via Rail. Vous parlez d'abandon des embranchements, et c'est une des raisons pour lesquelles je vous ai demandé des chiffres. Mais si j'ai bien compris, ce sont les Maritimes—et je veux parler des provinces de l'Atlantique, ainsi que de l'Est et du Nord du Québec—qui sont probable-

[Texte]

eastern Quebec and northern Quebec—are perhaps more susceptible to branch line abandonment than is the west. We realize that in our transportation system there are essential lines—oftentimes at the cost of CN, whether the federal government pours in money or not—in the Maritimes.

The solution, as I understand it, is easy for CN. They say we are going to wipe out a branch line, regardless of the number of miles, and if VIA wants to operate it, and I presume CP can do the same thing, you fellows take the cost. We are passing the buck from one Crown corporation to another. Eventually somebody is going to have to pay to keep these lines open until we get an efficient transportation service in the country, for both the passenger and the shipper.

My intention is not to attack you, but to save as many branch lines as possible, especially in the Atlantic region. We must go back to the level playing field. I think you people want to have your cake and eat it too.

Mr. Lawless: Mr. Gray, that is not the suggestion or the concept. There is legislation now, and I suspect there will be legislation in the future, that will ensure that branch lines, any lines, will only be able to be abandoned after due process. The due process is there and we accept that as a way to ensure that where the country's railroad services are needed they will continue to be provided.

I think there can be a lot of hysteria about branch line abandonment. What we are talking about here is business, and if there is business there to support a service, a system, the line will stay, or there will be a means taken to continue to provide service for those shippers.

I think we have to look at this in a much more realistic way than we have been looking at it in the past. We have to look at what the business demands are, what is required for the shippers, and assess that requirement. For instance, if the railways could come up with an alternate service that would give those shippers the service they require, why should that alternate service not be put in place?

• 1710

I think the main thing is that we end up with legislation that gives the same kind of guarantees and the same legislative, if you want, protection that has been there in the past and makes sure it is there for the future. But let us make sure the system is more responsive. Let us make sure the system reflects the need. Let us make sure the system can move in a reasonably short period of time when those applications are made.

That is one of the major problems we have with the system now. It takes too long for anybody to make a decision. Costs pile up. Redundancies prevail. That is why the railroads are not as viable as they should be today: because of that one-third, one-third, one-third we demonstrated to you.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Lawless, the bottom two-thirds, at 9% and 1%, would represent how many miles of track for CN?

[Traduction]

ment le plus vulnérables, davantage encore que l'Ouest. Nous savons que notre réseau de transport comprend des tronçons essentiels—que le CN doit souvent subventionner, avec ou sans l'aide du gouvernement fédéral—dans les Maritimes.

Apparemment, la solution est simple, du point de vue du CN. Il suffit d'éliminer les embranchements, quel que soit le nombre de milles, et si VIA veut prendre la relève, et je présume que le CP pourrait faire la même chose—vous êtes prêts à l'accepter. Vous transférez la responsabilité d'une société d'État à une autre. Quelqu'un va bien devoir payer la facture de ces embranchements, tant que nous n'aurons pas un système de transport efficace, tant pour les passagers que pour les expéditeurs.

Je n'ai pas l'intention de vous attaquer, mais j'aimerais que l'on épargne le plus grand nombre possible d'embranchements, surtout dans la région Atlantique. Il faut repartir sur un pied d'égalité. J'ai l'impression que vous voulez le beurre et l'argent du beurre.

M. Lawless: Monsieur Gray, ce n'est pas ce que nous avons voulu dire. Nous avons actuellement une loi, et je présume qu'elle restera en vigueur, garantissant que les embranchements, et toutes autres lignes, ne pourront être abandonnés que dans les règles. C'est un fait, et nous l'acceptons comme un moyen d'assurer le maintien du service là où il est nécessaire.

Les gens montent vite sur leurs grands chevaux dès qu'il est question d'abandon des lignes d'embranchement. Nous sommes en affaires, et si la demande justifie le service, la ligne restera ouverte, ou on trouvera un autre moyen de servir ces expéditeurs.

Je crois qu'il faut se montrer beaucoup plus réaliste que nous ne l'avons fait jusqu'ici. Il faut tenir compte des impératifs commerciaux, des besoins des expéditeurs, et faire une évaluation. Par exemple, si les chemins de fer trouvaient un autre moyen de desservir les expéditeurs à leur satisfaction, pourquoi cela ne serait-il pas acceptable?

L'essentiel, c'est que la loi continue à l'avenir à assurer les mêmes garanties et les mêmes protections que par le passé. Mais il faut que le système soit mieux adapté aux besoins. Assurons-nous de pouvoir réagir dans des délais raisonnables lorsque les besoins changent.

C'est l'un des grands problèmes que pose le système actuel. Les décisions sont trop lentes à venir. Les frais s'accumulent. Les chevauchements abondent. C'est pourquoi les chemins de fer ne sont pas aussi rentables qu'ils devraient l'être: c'est à cause de ces trois tiers que nous vous avons expliqués.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Lawless, combien de milles de voie représentent pour le CN les deux derniers tiers à 9 p. 100 et 1 p. 100?

[Text]

Mr. Lawless: Canadian National has about 23,000 or 25,000 miles of track, so you can figure it out on that basis.

Mr. Belsher: The recent decision on the Smith Falls line was before the Railway Transport Committee, and I believe the railway was turned down on the basis that there was passenger service there now. Do you see that this present bill would have to be amended to allow abandonment for freight purposes only, and then there would only be VIA's requirement to use the lines? What is your comment on that?

Mr. Lawless: I would be selfish enough to like to see the bill amended in that way, but I am not naïve enough to think it will be. I believe it will be looked at on the basis of a requirement for the public, and it will end up whether it is an imposed public duty or not, and whether it is passenger or freight. I would see that process taking place after both those areas are looked at very carefully, and then the new agency would make a decision based on that.

Mr. Reid: I would like to piggyback on the very same point. It is already agreed, pretty well, that the Staggers Act has resulted in lower rates and more competition on the American side. It does not, however, deal with the captive carrier, or captive user or shipper. You have already indicated you forecast a reduced revenue by reason of the competitiveness and the reduced rates the users would have, so we have to come to the offsetting cost factors; and I gather most of it, in this one-third, one-third, one-third business, is dealing with closed lines.

Let me put it this way, Mr. Lawless. Looking at the mechanism we have established in Bill C-18 dealing with applications to close lines, is that mechanism satisfactory to you; and if not, what alternatives do you propose?

Mr. Lawless: Mr. Reid, I think we are suffering a bit from lack of information. We do not know how the proposed legislation is going to change the method of application for abandonment; what the criteria are yet. That has not been spelled out in the bill, as far as I know.

We have only heard... there is a declaration of intent. It says the applications will be dealt with on a much swifter basis, more quickly, with some time frames on them; 30 days, I think. To us, that is a step forward. But the criteria by which lines will be allowed to be abandoned or not... I am not sure the proposed legislation has been spelled out yet in such a way that we would be able to comment on it.

Mr. Reid: I am concerned with the safety factor and the continued operation of railways. Given an option, the user will generally go for a truck line, because of the ease of door-to-door operations and a lot of other flexibility that is built in.

• 1715

Looking at the future and supposing it was a captive point that was served by a truck line or vehicular freight, how would the competitive line rate be established? Would it be based on your roadbed costs, the built-in costs of a railway, or would it be adjusted by reason of an alternate option available to that shipper now?

[Translation]

M. Lawless: Le Canadien National a environ 23,000 ou 25,000 milles de voie, vous pouvez donc faire le calcul.

M. Belsher: Le Comité des transports par chemin de fer a rendu récemment sa décision sur la ligne de Smith Falls, et il me semble qu'il y a débouté le chemin de fer de sa demande parce qu'il y a actuellement un service voyageurs. Pensez-vous qu'il soit nécessaire d'amender le projet de loi pour permettre l'abandon du service marchandises seulement, après quoi seule VIA serait tenue de desservir la ligne? Qu'en pensez-vous?

M. Lawless: Je suis assez égoïste pour être favorable à l'idée, mais pas assez naïf pour penser que ce soit possible. Je crois que la question va être examinée du point de vue du besoin public, et qu'il s'agira de déterminer si c'est une obligation publique ou non, et si les besoins portent sur le service voyageurs ou marchandises. Cela se fera après que l'on aura examiné ces deux questions très attentivement, et le nouvel organisme prendra une décision à partir de là.

M. Reid: Je voudrais m'accrocher un moment à ce wagon-là. C'est un fait plus ou moins entendu que la loi Staggers a fait baisser les tarifs et augmenter la concurrence aux États-Unis. Elle ne prévoit cependant rien pour le transporteur captif, ou pour l'utilisateur ou l'expéditeur captif. Vous avez déjà dit que vous prévoyez une diminution des recettes en raison de l'accroissement de la concurrence et de la baisse du fret, et qu'il faut donc en venir à une réduction équivalente des coûts; et je présume qu'avec cette formule des trois tiers, il s'agit essentiellement de fermer des lignes.

Dites-moi, monsieur Lawless, êtes-vous satisfait du mécanisme que propose le projet de loi C-18 pour l'instruction des demandes de fermeture de lignes et dans la négative, que proposez-vous?

M. Lawless: Monsieur Reid, je crois que nous ne sommes pas suffisamment bien informés. Nous ne savons pas en quoi la nouvelle loi changerait les méthodes de demande d'abandon; nous ne savons pas encore quels seront les critères. À ma connaissance, ce n'est pas précisé dans le projet de loi.

Nous avons seulement entendu dire... il y a eu une déclaration d'intention. On a dit que les demandes seraient instruites beaucoup plus rapidement, dans les 30 jours, peut-être. Pour nous, c'est un progrès. Mais quant aux critères pour l'autorisation ou le refus d'abandon... je ne crois pas que le projet de loi soit assez précis là-dessus pour que nous puissions donner un avis.

M. Reid: C'est l'aspect sécurité et le maintien des lignes qui m'intéressent. S'il a le choix, l'utilisateur préférera généralement le camionnage, puisque cela permet le service de porte à porte, et que c'est par nature beaucoup plus souple.

Supposons qu'à l'avenir une localité captive soit desservie par camion ou par transport routier, comment fixerait-on alors le prix de ligne concurrentiel? Serait-il calculé en fonction de vos coûts d'entretien de la plate-forme de la voie, des coûts inhérents au chemin de fer, ou serait-il ajusté en raison du choix qu'a maintenant l'expéditeur?

[Texte]

Mr. Lawless: You have just outlined the difficulty associated with determining what a captive shipper is. I think you prefaced your remarks by stating that if a shipper was served by a truck line, he would not be a captive shipper.

Mr. Reid: If we say that the community was served by an alternate mode of transportation, is that shipper a captive shipper?

Mr. Lawless: No, not in our view.

Mr. Morin: Yes, under the bill.

Mr. Reid: Can you hazard a comment as to how the competitive line rates would be established?

Mr. Morin: Mr. Thompson should be here to answer that question because we have a great deal of concern about how that competitive line rate would be established.

We said earlier that we are quite concerned that the accessing carrier not have any competitive advantage over the carrier being accessed. When you get into some of the fundamentals of how your costs actually occur in the railway business, there is quite a significant amount of cost in the terminal end. The carrier coming in would not have paid those costs for terminals and would not have opened up the branch line. In many cases it would be coming off a stub-ended line and would not be captive under that definition, so the carrier accessing the traffic would come in and offer a rate that would be divided between the carrier being accessed and the accessing carrier. But I do not know what that formula is, and that is what scares me.

The Chairman: You know of the three criteria set out in the bill under clause 137 for defining what a CLR is. It is more defined in this clause of the bill than ever before.

Mr. Morin: That is true.

The Chairman: But there is still this uncertainty.

Mr. Morin: Well, our position is quite clear. The whole bill is based upon market forces; and if so, there is a market value for the access being given to an accessing carrier. Our position is that we should get the market value of the service that we are rendering, based upon that specific service.

Mr. Belsher: So the bill is clear on captive shipper, but you do not like the way it is in its clarity.

Mr. Morin: It says that you have to divide the terminal, but it does not say how we are going to get paid for it.

Mr. Reid: Mr. Lawless, CN is the Crown corporation and probably serves the remote areas and the more captive number of destinations than another railway would. I have heard your comment, so I take it that the CN's position with respect to the American lines is one of concern and one which we will have to look at. In terms of the Canadian competitors, do you see CN being disadvantaged by the present legislation on competitive line rates and the approach on the numbers of such captive points?

Mr. Lawless: Based on our assessment of the size of both railroads and which would be vulnerable to the other, the traffic is much more vulnerable on Canadian National to

[Traduction]

M. Lawless: Vous venez de décrire la difficulté qu'il y a à définir l'expéditeur captif. Vous avez ouvert la question en disant supposons qu'un expéditeur soit desservi par camion, dans ce cas-là, il n'est pas captif.

M. Reid: Si la localité est desservie par un autre moyen de transport, l'expéditeur est-il captif?

M. Lawless: Non, pas à notre avis.

M. Morin: Si, d'après le projet de loi.

M. Reid: Auriez-vous une idée de la façon dont seraient fixés les prix de ligne concurrentiels?

M. Morin: C'est à M. Thompson qu'il faudrait poser la question, car elle nous préoccupe beaucoup.

Nous avons déjà dit que nous craignons que le transporteur qui a droit de passage n'ait des avantages compétitifs par rapport au transporteur propriétaire de la voie. Si l'on fait une analyse approfondie des coûts d'exploitation d'un chemin de fer, on s'aperçoit qu'une grande partie est imputable aux terminus. Le transporteur qui obtient l'accès à la voie n'aura pas payé les frais relatifs aux terminaux ni mis en service un embranchement. Dans bien des cas, le train arriverait sur une ligne raccordée à un bout et ne serait donc pas captif d'après cette définition; le transporteur qui obtient l'accès fixerait donc un prix qu'il devrait partager avec le transporteur propriétaire de la voie. Mais je ne sais pas selon quelle formule, et c'est ce qui m'inquiète.

Le président: Vous connaissez les trois éléments de la définition proposée à l'article 137 pour les prix de ligne concurrentiels. Cette définition est plus précise que jamais.

M. Morin: C'est vrai.

Le président: Mais il reste un degré d'incertitude.

M. Morin: Notre position est claire. Tout le projet de loi repose sur le principe des forces du marché; et dans ce cas, il y a une valeur marchande à l'accès aux voies d'un autre transporteur. Nous estimons que nous devrions recevoir la valeur marchande du service que nous rendons.

M. Belsher: Le projet de loi est donc clair sur la question des expéditeurs captifs, mais cela ne vous plaît pas.

M. Morin: La loi ordonne le partage du terminal, mais sans dire comment nous serons payés.

M. Reid: Monsieur Lawless, le CN est une société d'État et dessert probablement plus de régions éloignées et plus de localités captives que tout autre chemin de fer. J'ai bien entendu votre message, et je présume que le CN est inquiet des dispositions concernant les sociétés américaines et que nous allons devoir nous pencher sur cette question. Vis-à-vis de ses concurrents canadiens, pensez-vous que le CN soit désavantagé par les dispositions régissant les prix de ligne concurrentiels et le nombre de points captifs?

M. Lawless: D'après notre estimation de la taille des deux compagnies de chemin de fer, nous pensons que le trafic du Canadian National est beaucoup plus vulnérable à la concur-

[Text]

Canadian Pacific than the other way around. We are a much larger railroad, as you know.

• 1720

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Mr. Lawless and Mr. Morin, I am very interested in this captive shipper, because unlike Mr. Benjamin—I hate to go back to this—I was here in 1967 when Mr. Pickersgill, the eminent Minister of Transport, who became the first chairman of the CTC, in the 27 days of the Committee of the Whole in the House . . . he used to stand there with his hands in his pockets, and the words came over “What is the count, Pick?”—a most interesting debate—I was a new member and I remember certain aspects of the transportation bill—and it has been in debate ever since, that there was no such thing as a captive shipper. And that is in the Debates and it is in the committee. But I must say, I wondered about him then, and I even wonder more now.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman.

I have five questions, most of which are just simply to get information. The first one is on the captive line. I enjoyed your slides showing what were not two captive lines. You did not then give us an example of what you considered a captive line. Could you do that?

Mr. Lawless: We cannot find one.

Mr. Morin: Well, I think I can. First of all, I do not believe there is such a thing as a captive shipper. I might agree with Mr. Pickersgill. But I do agree that there could be captive traffic; that all traffic moving from one point to another point is not necessarily competitive. There may be a case where some traffic is captive, and we believe that many of the provisions in the bill with the final offer arbitration, if it dealt only with captive traffic, is a very effective way of providing service.

Mr. Taylor: That is the way you would like to see it amended.

Mr. Morin: Yes, that is the way I would like to see it go.

Mr. Taylor: I would like to deal for a minute or so with the infrastructure. We talked about the railway supplying everything. Buses and trucks provide some things too. They provide their own depots; they provide their own offices; they provide their own trailers. They do not have hopper cars supplied to them by provincial governments, or the Wheat Board, or the farmers. And each provincial government then endeavours to charge fuel tax, plus registration as an item to cover the costs of the highways and the roads. For instance, a 16-wheeler pays much more than a small dump truck. Do you consider that is somewhat comparable to what the railways have?

Mr. Morin: I can only relate to you the information we have been able to discover, and believe me, most of it we have had to discover, because it is not our own. Much of the information you saw portrayed in a slide today—all of it from this slide—came from the Department of Transport and their examina-

[Translation]

rence du CP que l'inverse. Comme vous le savez, notre réseau est beaucoup plus étendu.

Le président: Merci monsieur Reid. Cette notion d'expéditeur captif m'intéresse beaucoup parce que à l'encontre de M. Benjamin—malheureusement—j'étais ici en 1967 lorsque M. Pickersgill, l'éminent ministre des Transports d'alors, qui est devenu ensuite le premier président de la CCT, pendant les 27 jours de débat du comité plénier de la Chambre . . . il avait l'habitude de se tenir debout avec les mains dans les poches, et on entendait de toutes parts «Quel est le décompte, Pick?»—un débat très intéressant—j'étais tout nouveau député et je me souviens de certains aspects du projet de loi sur les transports—il y avait tout un débat, qui dure encore, sur la notion de captivité. Cela fait partie du *Hansard* et des comptes rendus du Comité. Mais je dois avouer que je me posais des questions alors, et que je m'en pose encore.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais simplement obtenir certains renseignements. Premièrement, au sujet de la ligne captive. Vos diapositives montrant ce qui n'est pas deux lignes captives m'ont beaucoup intéressé. Vous ne nous avez pas donné d'exemple de ce qui était pour vous une ligne captive. Pourriez-vous le faire?

M. Lawless: Nous ne pouvons pas trouver d'exemple.

M. Morin: Je crois que je le peux. Tout d'abord, je ne crois pas qu'il existe d'expéditeurs captifs. Je suis d'accord avec M. Pickersgill. Mais je conviens qu'il peut y avoir un trafic captif. Tout le trafic d'un point à un autre n'est pas nécessairement acheminé sur une base concurrentielle. Cela peut arriver, et nous croyons que certaines dispositions du projet de loi relatives à l'arbitrage, s'il porte uniquement sur le trafic captif, sont une façon très efficace d'assurer le service.

M. Taylor: C'est ainsi que vous voudriez le voir modifié.

M. Morin: Oui, c'est dans ce sens qu'il devrait être modifié.

M. Taylor: J'aimerais parler quelques instants de l'infrastructure. On a dit que les sociétés de chemin de fer fournissaient tout. Les services d'autocar et de camion offrent aussi certaines choses. Ils fournissent leurs propres entrepôts, leurs propres bureaux et leurs propres remorques. Ils ne profitent pas de wagons-trémies fournis par les gouvernements provinciaux, la Commission du blé ou les agriculteurs. De plus, chaque gouvernement provincial tente de taxer le carburant et de percevoir des frais d'immatriculation afin de défrayer les coûts de voirie. Par exemple, un 16-roues paie beaucoup plus qu'un petit camion. Croyez-vous que c'est comparable à la situation des sociétés de chemin de fer?

M. Morin: Je ne puis que vous transmettre les renseignements que nous avons pu découvrir, et croyez-moi, nous avons dû les chercher longtemps car ce ne sont pas nos propres données. La plus grande partie des renseignements décrits dans ces diapositives venaient du ministère des Transports et de son

[Texte]

tion of what the recovery is for the cost of providing the various infrastructures.

I think one of the things we must always remember when we talk about this sort of thing is that all businesses are in business to survive. I think every one of us would like to ensure we have the minimum amount of capital constant cost possible. What the other modes have been able to do is have a higher variable cost component than we have. That means, when we get a bad year and there is not as much traffic, they do not carry as much residual costs with them as we do. It is a major determination of how you price your traffic. If you price only on variable costs you can run a much tighter margin. When you have a lot of constant costs, as we have . . . That is why I left that slide up there for such a long time; I wanted everybody to remember how high a percentage of constant costs we have in our total cost.

I do not complain about the truckers and how they carry out their business, I am just a little jealous that we do not have as low a constant cost as they have.

I do not know if I answered your question, but I tried.

Mr. Lawless: The other dimension, Mr. Taylor, is the fact our analysis—every analysis we have made, and every one we have seen made—suggests that the cost recovery factor for our competitors does not come even close to what the railways' 100% costs are as far as their infrastructure is concerned. That is the point.

Mr. Morin: The closest one is the highway, and the figure we had up there was 60% cost recovery. That includes the recovery from the automobiles—from the money received for licences for automobiles—and from the buses as well as the trucks.

• 1725

Mr. Taylor: That is only proper, of course. I do not know where the transport department gets its figures, but I think each provincial department keeps a pretty close tab on this. I know for a fact that in Alberta if we had to build for a 16-wheeler it meant we had to put a stronger base course and renew the asphalt surfacing more often. That was considered in setting the rates on their wheel base, as well as the fuel tax. Of course, on a 16-wheeler the fuel tax is the same, but they might get 5 miles to the gallon whereas a car might get 25 miles to the gallon. These things all have to be considered.

Mr. Lawless: That is an extremely accurate assessment of what takes place. I guess the debate will rage forever on the damage to the highways on the basis of some of these big 16-wheelers versus others and whether they are really paying for that damage. That is the point.

Mr. Taylor: I would like to use one other argument that the truckers used to throw at me when I discussed this matter with them, many, many times. They would always remind me that the CPR had been given vast acres of land, including mineral rights, from which they are still deriving a large revenue. Did the CNR get anything comparable to what CP received in regard to mineral rights and land from the public?

[Traduction]

évaluation du taux de récupération du coût des différentes infrastructures.

Lorsqu'on discute de ce genre de choses, il ne faut pas oublier que toute entreprise vise d'abord et avant tout à survivre. Je crois que toute société cherche à réduire au minimum les coûts fixes en immobilisations. Les autres moyens de transport ont réussi à avoir un plus grand pourcentage de coûts variables que nous. Cela signifie que leurs coûts résiduels ne sont pas aussi élevés que les nôtres lorsque nous traversons une période creuse. C'est un facteur important de la détermination des prix. Si l'on ne tient compte que des coûts variables, on peut jouer plus facilement avec la marge bénéficiaire. Mais lorsqu'on a beaucoup de coûts fixes, comme nous . . . C'est pourquoi j'ai laissé cette diapositive aussi longtemps, je voulais que tout le monde se souvienne du pourcentage énorme de coûts fixes auxquels nous faisons face.

Je ne me plains pas des compagnies de camionnage et de leurs méthodes d'exploitation, je suis simplement un peu jaloux du peu de coûts fixes qu'elles doivent assumer.

J'ignore si j'ai répondu à votre question, mais j'ai essayé.

M. Lawless: Par ailleurs, monsieur Taylor, notre analyse—et toutes celles que nous avons pu voir—montre que le taux de récupération des coûts pour nos concurrents est bien loin du taux de 100 p. 100 auquel nous faisons face. C'est ce que nous disons.

M. Morin: Ce sont les routes qui se rapprochent le plus, et la récupération est de 60 p. 100. Cela comprend les recettes tirées de l'immatriculation des automobiles, des autocars ainsi que des camions.

M. Taylor: Ce n'est que juste évidemment. J'ignore où le ministère des Transports obtient ses chiffres, mais je crois que chaque ministère provincial en tient un compte serré. Je sais fort bien qu'en Alberta, s'il fallait construire une route pour les 16 roues, il fallait construire une base plus résistante et refaire plus souvent le revêtement. C'est pourquoi le taux d'imposition était fixé en fonction du nombre de roues, comme la taxe sur le carburant. Évidemment, elle est la même dans tous les cas, mais un camion de 16 roues peut faire cinq miles au gallon alors qu'une voiture en fait 25. Tous ces facteurs doivent entrer en ligne de compte.

M. Lawless: C'est tout à fait juste. Je crois qu'on se demandera toujours si ces camions de 16 roues remboursent vraiment tous les dommages qu'ils causent aux routes. C'est justement cela.

M. Taylor: J'aimerais mentionner un autre argument que les camionneurs avaient l'habitude de me lancer lorsque j'en discutais avec eux, ce qui est arrivé très souvent. Ils me rappelaient toujours que le CPR avait reçu de vastes terres, y compris les droits miniers, dont il tirait toujours d'importantes recettes. Le CN a-t-il reçu quelque chose de comparable?

[Text]

Mr. Lawless: In 1921 when the Canadian government decided to put together all the bankrupt railroads which now form the Canadian National Railways, everything that went with it was there, and in some cases there were mineral rights. We do have some extensive mineral rights in Saskatchewan, for instance, but there is a difference. We were put together from a conglomerate of all the bankrupt railroads that were there in 1921. That is what Canadian National is; ergo, recapitalization.

Mr. Taylor: The revenue you are receiving now from the mineral rights you secured, are they put in as one of the . . . ?

Mr. Lawless: We have a small company, Mr. Taylor, called CN Explorations. They have been drilling for oil for a few years and I guess in the last three or four years we have received some revenues from that company. They were certainly not very substantial in 1986, since oil prices went down the way they did. Most of that oil is very heavy crude which is quite expensive to refine, but we do have some mineral rights.

Mr. Taylor: That money goes into your regular general fund?

Mr. Lawless: That goes into our comprised revenues for the total company.

Mr. Y. Masse: In 1986 that profit was \$4 million, so it is nothing really high.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, a supplementary. It concerns trucking, gentlemen. I do not mean to be facetious, but as I understand it, at one point in time CN had a trucking operation. If truckers have an unfair advantage, what happened to your trucking association?

Mr. Lawless: We had nine truck lines, as you know. As a result of many years of deficits and problems associated with those truck lines, we decided to sell them in 1986 and we sold them in 1986. We were not able to make a profit on those truck lines.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But with branch-line abandonment could we possibly foresee you people getting back into the trucking business?

Mr. Lawless: I would say that any alternate services we provide would probably be by truck, and we could contract them out as we have in the past.

Mr. Taylor: That brings me to my next question. I was rather surprised, but delighted, when you suggested we should tender for public-imposed duties. Immediately I thought of one or two places where the railways already have their lines. The highways are there and there would probably be pretty fair competition between the railways and the truckers. There are other places where there is no railway, however, and there is a highway. Would you tender on such a place or only where you have a line built already?

Mr. Lawless: I think you would have to look at each individual situation specifically, but certainly we think the concept of a decision being made that a service must be

[Translation]

M. Lawless: En 1921, lorsque le gouvernement canadien a décidé de réunir toutes les sociétés en faillite qui forment maintenant le Canadien National, tous les aspects ont été englobés, y compris les droits miniers dans certains cas. Nous détenons en effet des droits miniers importants en Saskatchewan, par exemple, mais c'est différent. Notre société a été créée à partir de toutes les sociétés en faillite qui existaient en 1921. Voilà ce qu'est le Canadien National, le produit d'une refonte de capital.

M. Taylor: Les recettes que vous tirez maintenant de vos droits miniers font-elles partie . . . ?

M. Lawless: Monsieur Taylor, nous avons une petite compagnie qui s'appelle CN Exploration. Elle fait de la prospection depuis quelques années et je crois que nous en avons tiré certains revenus au cours des trois ou quatre dernières années. Ils ont certainement été minimes en 1986, étant donné la chute du prix du pétrole. Il s'agit surtout de brut très lourd qui coûte cher à raffiner, mais nous avons en effet certains droits miniers.

M. Taylor: Ces revenus sont versés à votre fonds d'administration générale?

M. Lawless: Ils font partie des revenus globaux de la société dans son ensemble.

M. Y. Masse: En 1986, ces bénéfices atteignaient quatre millions de dollars, ce n'est vraiment pas élevé.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, une question complémentaire au sujet du camionnage. Sans vouloir plaisanter, je crois qu'à un moment donné le CN avait une société de camionnage. Si ces compagnies sont injustement avantagées, qu'est-il arrivé à votre compagnie?

M. Lawless: Nous avions neuf compagnies de camionnage, comme vous le savez. Après des années de déficit et de problèmes, nous avons décidé de les vendre et les avons vendues en 1986. Nous étions incapables de réaliser un bénéfice là-dessus.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mais avec l'abandon de certains embranchements, est-il possible que vous reveniez à ce secteur d'activités?

M. Lawless: Je dirais que tous services supplémentaires que nous offririons seraient probablement du camionnage, et nous procéderions par sous-traitance comme nous l'avons fait dans le passé.

M. Taylor: Ceci m'amène à ma question suivante. J'ai été assez surpris, mais ravi, lorsque vous avez dit que nous devrions procéder par appel d'offres en ce qui a trait aux fonctions obligatoires. J'ai songé immédiatement à un ou deux endroits où il y a une ligne de chemin de fer. Il y a aussi des compagnies de camionnage, et il pourrait y avoir une juste concurrence entre les chemins de fer et les sociétés de camionnage. Toutefois, à d'autres endroits, il n'y a pas de voie ferrée, mais il y a une route. Procéderiez-vous par appel d'offres à cet endroit ou seulement là où il existe déjà des voies ferrées?

M. Lawless: Il faudrait envisager chaque cas séparément, mais nous pensons qu'il devrait y avoir appel d'offres avant de décider qu'un service soit offert. Ce serait plus avantageux

[Texte]

provided should go forward on the basis of a public tender. I think the shipper would be better off and the country would be better off on that basis. If the traffic were something we wanted to handle, there could be instances where we would decide to bid, particularly if it had a long-haul rail associated with it at a connecting point.

• 1730

Mr. Taylor: Of course the lowest tender would be taken.

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Taylor: I think it is a matter worth pursuing. My last point is in connection with the abandonment. Each year you have a line, you depreciate it on your books. When you come to the point where you are abandoning that line, have you considered you have already secured the full capital costs of that line?

Mr. Lawless: In our costing processes before the Canadian Transport Commission, we must provide all that information. We indicate how long the line has been there, what the track is like and what it takes to replace it. Our economics are worked out on that basis. I can assure you they are thoroughly investigated by the Canadian Transport Commission before we are allowed to do anything. To our satisfaction, sometimes we prove they are uneconomic. I can assure you the answer comes back quite differently.

Mr. Taylor: That is all. Thank you.

The Chairman: Thank you. Before switching to Mr. Angus, and on the abandonment procedures, I gather from your brief you are not too happy with the bill in the sense that overhead costs are excluded from the costing formula. Whereas they are a factor which is now *ipso facto*, as I understand it as a layman, it would make it more difficult for you to prove the economic viability.

Mr. Lawless: How that costing formula works is a matter of real concern. We feel the costing formula should reflect true costs, replacement costs, costs of money and the overhead costs. Mr. Chairman, this is an argument with which you are very familiar. When we went through the Crow debate... You know what we went through then.

The Chairman: I think your brief has been tremendous. I think the questioning has been very good. If there is a real complaint about it from a political point of view in the generic sense, perhaps there is too much in the bill. In terms of formula, you have more in this bill to zone in on than there was in its predecessor.

Mr. Lawless: Yes. There is a measure of reregulation in there which is a matter of concern to us.

The Chairman: While no one has mentioned it in the deregulated environment, the bill is rather thick.

Mr. Angus:

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lawless, gentlemen, one thing before I get into the specific questions. During your introductory comments one of you made an

[Traduction]

pour l'expéditeur et pour le pays. Si nous voulions nous intéresser à cela, nous pourrions évidemment dans certains cas soumissionner, surtout si à un point de jonction pouvait s'ajouter des trains à long parcours.

M. Taylor: On choisirait évidemment la soumission la moins coûteuse.

M. Lawless: Oui.

M. Taylor: C'est une question à poursuivre. Passons maintenant à l'abandon de lignes. Chaque année, vous amortissez vos différentes lignes. Lorsque vous en abandonnez une, considérez-vous le fait que vous avez déjà entièrement amorti la ligne en question?

M. Lawless: C'est en effet le genre d'information qu'il nous faut fournir à la Commission canadienne des transports. Nous précisons depuis combien de temps la ligne existe, l'état de la voie et ce qu'il faudrait pour la remplacer. C'est en effet la façon dont nous calculons les choses. Je puis vous assurer que la Commission canadienne des transports étudie la chose de très près avant de nous permettre quoi que ce soit. Nous arrivons parfois à prouver qu'elles ne sont pas rentables. Je vous garantis que la réponse change alors du tout au tout.

M. Taylor: C'est tout. Merci.

Le président: Merci. Avant de passer à M. Angus, j'ai cru comprendre d'après votre mémoire que vous n'êtes pas très satisfait du projet de loi du fait que les frais généraux sont exclus de la formule de calcul des coûts. Or ils constituent un facteur important, me semble-t-il, et il vous sera ainsi plus difficile de prouver que les lignes ne sont plus économiquement viables.

M. Lawless: Cette formule nous préoccupe en effet beaucoup. Nous estimons qu'elle devrait permettre de faire état des coûts réels, des coûts de remplacement, du coût de l'argent et des frais généraux. C'est une question que vous connaissez très bien, monsieur le président. Vous vous souvenez du débat sur le tarif du Nid de corbeau.

Le président: Votre mémoire est excellent et l'échange de questions et de réponses a été très utile. Si cela semble véritablement poser un problème de façon générale, il faudra peut-être revoir le projet de loi. Pour ce qui est de la formule, il y a plus de choses dans ce projet de loi que dans le texte qui l'a précédé.

M. Lawless: Oui. Il y a un certain degré de rereglementation qui nous inquiète.

Le président: Alors que personne n'en a parlé à propos de la dérèglementation, le projet de loi contient beaucoup de choses.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, avant de passer à des questions plus précises, l'un d'entre vous a tout à l'heure, et je crois que c'était M. Lawless, dit quelque

[Text]

aside—I think it was you, Mr. Lawless—about the CN task force. It spent seven months studying this issue and you still had not totally come to grips with it. Is that correct?

The Chairman: I think Mr. Morin made the comment. He can comment on it.

Mr. Morin: I think I made the comment in response to a question about the impact of a 15-kilometre inter-switching. We studied the 30-kilometre inter-switching limits as opposed to four miles. When you do this, the problem is that it is in a circumference. We could not go back and identify specifically which one was 15 kilometres within or 16 kilometres within. We decided we could not do it and we would be just as accurate if we did interpolate.

Mr. Angus: Those comments were specific to that particular distance as opposed to the bill in its entirety.

Mr. Morin: Yes.

Mr. Angus: How big was your task force?

Mr. Morin: We had two people heading it. We had each of the national managers, all the regional managers of marketing and all their support staffs.

Mr. Angus: How many bodies are we talking about?

Mr. Morin: Probably 200 in total.

Mr. Angus: In effect, you have had one railroad. Just one of the players affected by this bill had over 200 people studying this bill for seven months to get you to this point today.

Mr. Morin: They were not all involved all the time. They were involved for their specific portions of it. There are commodity-related teams and regional-related teams. They were involved when the commodity or the region involved was the one they were working on.

Mr. Angus: Obviously CN gave it a very high priority in terms of its resources.

Mr. Lawless: Mr. Angus, we view this change in legislation as very significant and important to the country. You do not change a transportation bill every year. You do it perhaps once in every 25 or 30 years, and we are at that stage now, so we are treating it as extremely important because we are one of the major players in the piece.

• 1735

Mr. Angus: Good. Would you suggest this committee should give it the same level of consideration and depth that CN has?

Mr. Lawless: I had no doubt you were going to do that, Mr. Angus.

The Chairman: A real diplomat!

Mr. Angus: Oh, I like the answer, Mr. Chairman, I like the answer.

The Chairman: So do I.

[Translation]

chose à propos du groupe de travail du CN. Celui-ci a passé sept mois à étudier la question sans pouvoir dire qu'il en a vraiment fait le tour. C'est bien cela?

Le président: Je crois que c'est M. Morin qui a dit cela. Il pourrait donc répondre.

M. Morin: Je crois avoir dit cela en répondant à une question sur l'incidence d'un changement de voie de 15 kilomètres. Nous avons étudié les limites du changement de voie de 30 kilomètres par rapport à celui de quatre milles. Le problème, dans ce cas, c'est que c'est dans une circonférence. On ne pouvait pas préciser quel était le changement de voie de 15 ou de 16 kilomètres. Nous avons décidé que ce n'était pas possible et il serait aussi exact d'interpoler.

M. Angus: Cela s'appliquait donc à ces distances particulières plutôt qu'à l'ensemble du projet de loi.

M. Morin: Oui.

M. Angus: Combien de personnes y avait-il au sein de votre groupe d'étude?

M. Morin: Il était présidé par deux personnes. Nous avions chacun des directeurs nationaux, tous les directeurs régionaux de la commercialisation ainsi que tout leur personnel de soutien.

M. Angus: Combien cela fait-il de personnes?

M. Morin: Probablement 200 au total.

M. Angus: En fait, cela ne représentait qu'une compagnie. Un seul des protagonistes touché par ce projet de loi l'a fait étudier pendant sept mois par plus de 200 personnes pour en arriver où vous en êtes aujourd'hui.

M. Morin: Tout le monde ne travaillait pas à cela à plein temps. Chacun s'occupait de son secteur particulier. Il y a des équipes qui s'occupaient des marchandises et d'autres des régions. Elles intervenaient lorsque l'on abordait leur secteur particulier.

M. Angus: D'après les ressources qu'il y a consacrées, il semble évident que le CN accordait à cela une grande priorité.

M. Lawless: Nous considérons que cette modification de la loi aura une très forte incidence sur le pays. On ne change pas la loi sur les transports tous les ans. Peut-être une fois tous les 25 ou 30 ans et c'est là que nous en sommes actuellement si bien que nous jugeons que c'est extrêmement important puisque nous sommes un des principaux protagonistes.

M. Angus: Bien. Estimez-vous ainsi que le Comité devrait étudier la question de façon aussi approfondie que l'a fait le CN?

M. Lawless: Je ne doutais pas que ce serait le cas, monsieur Angus.

Le président: Un vrai diplomate!

M. Angus: Cette réponse me plaît beaucoup, monsieur le président.

Le président: A moi aussi.

[Texte]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Lawless. Let me get into the specifics of the brief and the—

The Chairman: We are doing very well. Everyone is doing well after the first round because they were a little longer. Let us make sure we get all the members in before the bell rings, and I think we can do it. We do not have a rule in this committee, which the committee may want to know... if members are not members of the committee, some committees never hear another member until the end, but I take it in order of recognition. So we will still get everyone in before 6 p.m., I hope.

Mr. Angus: During the introductory comments, one of you indicated that your estimated impact of this package on CN would be approximately \$1 billion over five years.

Mr. Lawless: That is right.

Mr. Angus: A study was done by Peat, Marwick for the Office of the Economic Regulatory Reform, dated February 1987, and entitled "U.S. and Canadian Railway Industry Economic and Regulatory Frameworks: Implications for Railway Productivity and Competitiveness". It projects potential traffic revenue loss to the United States as a result of competitive line rates, inter-switching or terminal running rights... terminal running rights or competitive line rights. They indicate, and this is for both railroads, that the total exposure is about \$823 million. I take it that is annually. Their potential traffic losses—in other words, losses to an American carrier—range from roughly \$36 million to a maximum of \$241 million.

Mr. Y. Masse: Per year?

Mr. Angus: Per year. That is my assumption; it does not say specifically, but I think if it was over a longer period of time it would have been indicated.

Mr. Lawless: Your assumption is right, I believe.

Mr. Angus: Okay. Now, assuming it is a 50:50 split between CP and CN, just for mathematics sake, and assuming that when you talk about a billion dollars over five years it is \$200 million a year, more than 50% of the loss to CN would be through traffic that was picked up by American carriers. Do you want to respond to that? Perhaps you have some more accurate figures in terms of the CP-CN split.

Mr. Morin: Okay. I do not think you can make that assumption, because it does not take into account the different geography involved between the two players. In western Canada there might be a disproportionate amount of that traffic accessed on CP lines; in eastern Canada the opposite would quite likely be true.

I do not disagree with the numbers Peat, Marwick brought forward. I had a chance to look at them. In fact, the team that did the work I was talking about were working with the Peat,

[Traduction]

M. Angus: Merci, monsieur Lawless. Passons maintenant aux détails de votre mémoire et...

Le président: Tout va très bien. Tout s'est bien passé pour tout le monde au premier tour parce que l'on avait un peu plus de temps. Veillons toutefois à ce que tout le monde puisse avoir son tour avant que ne retentisse le timbre. Notre Comité n'a pas de règle particulière à ce sujet mais il y a certains comités qui ne donnent la parole aux députés qui ne sont pas membres du Comité qu'après avoir entendu tous les membres du Comité. Pour ma part, je donne la parole dans l'ordre où elle ma été demandée. J'espère néanmoins que nous pourrions entendre tout le monde avant 18 heures.

M. Angus: Au cours de vos remarques liminaires, l'un d'entre vous a indiqué que vous estimiez que l'incidence de ce projet de loi sur le CN se chiffrerait à environ un milliard de dollars sur cinq ans.

M. Lawless: C'est exact.

M. Angus: La firme Peat, Marwick a effectué une étude pour le Bureau de la réforme des règlements économiques. Cette étude est datée de février 1987 et s'intitule *U.S. and Canadian Railway Industry Economic and Regulatory Frameworks: Implications for Railway Productivity and Competitiveness*. Cette étude contient des projections concernant les risques de perte de trafic au profit des États-Unis suite à l'adoption de dispositions sur les tarifs des lignes concurrentielles, les droits de circulation et de changement de voie. Pour les deux compagnies de chemins de fer, cela pourrait représenter au total 823 millions de dollars. Je suppose que c'est annuellement. Les pertes éventuelles de trafic—autrement dit, les pertes au profit d'un transporteur américain—pourraient aller d'environ 36 millions de dollars à un maximum de 241 millions de dollars.

M. Y. Masse: Par an?

M. Angus: Oui. Du moins, c'est ce que je suppose, ce n'est pas précisé, mais je crois que, si c'était autre chose, ils l'auraient dit.

M. Lawless: Vous devez avoir raison.

M. Angus: Bien. A supposer que ce soit moitié-moitié entre le CP et le CN, pour les fins du calcul, et que, lorsque l'on parle d'environ 1 milliard de dollars sur 5 ans, cela représente environ 200 millions de dollars par an, plus de 50 p. 100 des pertes du CN représenteraient les pertes de trafic au profit de transporteurs américains. Peut-être avez-vous des chiffres plus exacts quant à la répartition de ces pertes entre le CN et le CP et, de toute façon, qu'en pensez-vous?

M. Morin: Je ne pense pas que l'on puisse supposer cela parce que c'est négliger les facteurs géographiques qui distinguent les deux compagnies. Dans l'ouest du Canada, il y a peut-être une partie beaucoup plus importante du trafic qui a accès aux lignes du CP alors que, dans l'Est, c'est vraisemblablement le contraire.

Je ne réfute toutefois pas les chiffres avancés par Peat, Marwick. Je les ai examinés moi-même. En fait, l'équipe qui a fait le travail dont je parlais est restée en contact avec les

[Text]

Marwick consultants in order to ensure they knew what work we had done.

I have to make a comment about the comparison with Peat, Marwick and the work we did. While they took into account the extended inter-switching, the terminal running rights, the competitive line rates and the confidential contracts, on transport or traffic only, they did not take into account the same thing in Canada. Nor did they take into account the effect of final-offer arbitration. Nor did they take into account the effect of the easier entry of truckers or the removal of the common pricing ban, a situation that is now in effect. We do have numbers that are directly related to those. So I do not disagree with your numbers, but I do not totally agree with them either.

Mr. Angus: Let me then ask you, of your \$1 billion that you see as a potential loss to CN what is the dollar value that would be lost to an American carrier—of any kind, whether it is rail or road?

Mr. Morin: Mr. Chairman, I have a bit of difficulty in answering that without exposing, perhaps, some competitive information. I can say that when the initial request went into the CTC to take a look at the impact of trans-border traffic, and they were asking for confidential rates . . . at that time we put a value of approximately \$100 million on the traffic that had been lost, just on the basis of the confidential contracts. I really do not think I can comment accurately—

Mr. Angus: You cannot give me a lump figure? I do not want it broken down between the various reasons. Are we talking about 50% of the \$1 billion, or are we talking about 10%? Give us a magnitude.

• 1740

Mr. Morin: I really cannot give you one with any degree of comfort and I would rather not mislead you, Mr. Angus.

The Chairman: I think that is a fair answer, but are you not comfortable with even a ballpark figure? You have a ballpark figure of \$1 billion over five years, from three or four specific provisions in the bill.

Mr. Angus: I will leave it for now, but I would encourage CN to reconsider because I believe this information would help us argue their case.

The Chairman: We are coming back this evening, so let us take that under advisement, Mr. Angus, and we will see what we can come up with.

Mr. Morin: A number of months ago we made it clear that we would be more than willing to work with the research group of this committee in order to allow them to have a look at some of the work we have done and to verify its authenticity. If CP would agree to the same thing, we would certainly have someone take a look at what we have done and perhaps give a statement of whether it is a reasonable ballpark figure or not. I do not feel that I am able to do it.

Mr. Angus: Can you tell us what the \$1 billion means in terms of tonnes and jobs? What would be the loss?

[Translation]

experts de Peat, Marwick pour leur indiquer le travail que nous avons fait.

A propos de ce qu'a fait Peat, Marwick et de ce que nous avons fait, il faut considérer qu'ils ont tenu compte des changements de voie, des droits de circulation, des tarifs de lignes concurrentielles et des contrats confidentiels en fonction des transports et du trafic seulement; ils n'ont pas tenu compte des mêmes éléments au Canada. Ils n'ont pas non plus tenu compte de l'arbitrage pour l'offre finale, ni de l'effet qu'aurait l'accès plus facile des camionneurs ou la suppression de l'interdiction des prix communs qui existent actuellement. Nous avons des chiffres tout à fait semblables. Je ne conteste donc pas vos chiffres mais je ne suis pas non plus totalement d'accord.

M. Angus: Sur le milliard de dollars de pertes possibles pour le CN, quel montant serait perdu au profit d'un transporteur américain—de n'importe quel type, ferroviaire ou routier?

M. Morin: Monsieur le président, j'aurais quelques difficultés à répondre à cette question sans révéler des renseignements d'ordre concurrentiel. Je puis dire que, lorsque l'on a d'abord demandé à la CCT d'examiner l'incidence du trafic passant à la frontière et que celle-ci a demandé des tarifs confidentiels, nous avions alors évalué la perte de trafic à environ 100 millions de dollars, en nous fondant simplement sur les contrats confidentiels. Je ne crois vraiment pas pouvoir vous donner de précisions . . .

M. Angus: Vous ne pouvez pas me donner un total? Je ne vous demande pas de ventilation mais s'agit-il de 50 p. 100 du milliard de dollars ou de 10 p. 100 environ? Donnez-nous un ordre d'idée.

M. Morin: Comme je n'ai pas de chiffres exacts à vous citer je préfère ne pas vous induire en erreur.

Le président: Est-ce que vous ne pourriez pas nous donner un chiffre approximatif? Il a été question d'un million de dollars étalé sur cinq ans.

M. Angus: J'espère que le CN reviendra sur sa décision car j'estime que ces renseignements pourraient étayer leur cas.

Le président: Comme nous nous réunissons à nouveau ce soir nous pourrions y réfléchir d'ici là et nous allons voir ce qu'on peut faire.

M. Morin: Il y a quelques mois, nous avons précisé que nous ne demanderions pas mieux que de coopérer avec les chercheurs du Comité afin de leur permettre de consulter les travaux que nous avons effectués afin d'en vérifier l'authenticité. Si le CP était également d'accord, nous permettrions volontiers à vos chercheurs d'examiner nos dossiers afin de décider si ces chiffres approximatifs sont raisonnables ou non.

M. Angus: Comment ce milliard de dollars se traduirait-il au plan du tonnage et des emplois? Y aurait-il des pertes?

[Texte]

Mr. Morin: I cannot even try to relate it to jobs and I do not think it relates to too much tonnage. It is mostly a direct reduction in the rates which can be charged for the moving traffic, and it flows right through to the bottom line.

Mr. Angus: Are you unable to relate it to jobs because you have not done the analysis?

Mr. Morin: We expect that we are going to be handling almost the same amount of traffic and that the traffic loss will not be that great, but there will be a price war. This is what happened in the United States under Staggers Act. We do not think we have learned anything that will stop it and we expect the rates will be driven down by all of the various features of the bill. If it is not a competitive line rate or a confidential contract, it will be final-offer arbitration that will drive the rates down. So we have gone through all the traffic and assumed what that would likely be on every flow of traffic we handled in 1985, and we did not find that we were going to lose that much traffic, but we did find we were going to lose a lot of revenue.

Mr. Angus: We know that CN has been reducing staff, and if your revenue is being reduced, even if the traffic is still there, the pressure will be on you to downsize your organization even more. In fact, there are currently some projections out there of another x number of people who will be going. I am trying to get an idea of what it really means to the people who work for CN as it relates to this bill, not about anything else we may want to debate.

Mr. Lawless: Revenue is not associated with jobs; costs are. You will find that the railway's reduction in costs are directly attributed to the changed way you do business and as your costs are driven down, that effects your employment. But there is not an equation between rates, revenue and jobs.

Mr. Angus: Mr. Lawless, you would agree that as revenues are driven down there will be even more pressure to reduce costs, whether it is because of technological improvement or whether it is because, as my other colleagues have been talking about branch-line abandonment, there will be those kinds of pressures about which CN will have no choice.

Mr. Lawless: Mr. Angus, there is a very real possibility that you are only associating the railway's drive for cost reduction to this bill, but that is not the case. Whether this bill comes in or not, Canadian National and Canadian Pacific would be trying to bring in the efficiencies that are available in today's marketplace to reduce their costs. We have been doing that for five to ten years, and we will continue to do it for the next ten years.

As technological improvements are available to us to reduce our costs, we will be doing it, but you cannot associate the entire reduction in costs only to this bill. As Mr. Morin has said, we see reduced revenues that will exacerbate that situation. Whether this bill comes in or not, the railways have to rationalize their services and they have to find a way to reduce their costs or they will not be able to remain competitive in the marketplace today.

[Traduction]

M. Morin: Cela n'a rien à voir ni avec les emplois ni avec le tonnage. Il s'agit essentiellement d'une baisse des tarifs de transport, baisse qui se répercutera sur nos résultats.

M. Angus: Vous n'avez pas encore déterminé quelles en seront les incidences au plan de l'emploi?

M. Morin: Nous pensons que le tonnage ne diminuera pas mais qu'il y aura par contre une guerre des prix. C'est d'ailleurs ce qui est arrivé aux États-Unis après l'adoption de la Loi Staggers. Donc en principe les tarifs devraient baisser après l'adoption du projet de loi. Les tarifs baisseront soit du fait de la concurrence soit à la suite d'une procédure d'arbitrage. Nous avons donc examiné les chiffres relatifs au tonnage transporté en 1985 et il semblerait que même si la baisse du tonnage ne sera guère importante, par contre nos recettes accuseront une diminution certaine.

M. Angus: Le CN a d'ores et déjà réduit ses effectifs. Donc si dans votre cas le tonnage se maintient et que vos recettes baissent, vous serez sans doute obligés de réduire vos effectifs à votre tour. Des chiffres à ce sujet ont d'ailleurs déjà été avancés. Je voudrais donc savoir quel serait à votre avis les incidences du présent bill pour les travailleurs du CN.

M. Lawless: Les emplois dépendent non pas des recettes mais des coûts. Or les coûts diminuent selon les modalités de fonctionnement et lorsque les coûts baissent cela se répercute sur les emplois. Mais il n'y a pas de relation directe entre les tarifs, les recettes et le nombre d'emplois.

M. Angus: Vous conviendrez néanmoins qu'une baisse des recettes vous forcera à réduire les coûts, que ce soit grâce à des améliorations technologiques ou par l'abandon de lignes secondaires.

M. Lawless: Vous faites erreur, monsieur Angus, si vous pensez que c'est uniquement en raison du présent projet de loi que nous cherchons à réduire nos coûts. Indépendamment du projet de loi, le CN et le CP auraient de toute façon fait appel aux technologies nouvelles pour réduire leurs coûts. C'est ce que nous avons fait au cours de la dernière décennie et c'est ce que nous continuerons à faire au cours des dix années à venir.

Tout progrès technologique susceptible de réduire nos coûts est le bienvenu et il est donc faux d'attribuer en totalité la baisse des coûts au seul projet de loi. Ainsi que M. Morin vous l'a déjà expliqué, c'est la baisse de nos recettes qui risque d'aggraver la situation d'emploi. Indépendamment de l'adoption du présent projet de loi, les chemins de fer seront obligés de rationaliser leurs services et de réduire leurs coûts, sans quoi ils perdront la bataille de la compétitivité.

[Text]

[Translation]

• 1745

Mr. Benjamin: Both railroads and the other modes of transportation said that if you are going to deregulate their revenues, you have to deregulate their costs; is that not the case?

Mr. Lawless: Yes, that is basically the case. We would not want to see regulation that only allowed rates to go down and did not allow us to do the things we have to continue to do to reduce our costs.

Mr. Angus: I note in your presentation that in a different way you comment on the hearings on caboosless trains. The inference is that under this bill you would be able to do that much faster than you are being allowed to . . . That is assuming you are going to get your way, which we do not know about.

Mr. Lawless: Oh, not at all. I think that is an improper supposition. We are not suggesting at all that under the new bill we will be able to get cabooses out of the way any more easily than we can now. There is still going to be a regulatory agency. It is required for safety and all the other things that go with changed operations. We expect to make our case before that agency as we are doing before the present agency. So we do not see that at all as being . . . We are pointing out that regulatory reform is necessary in many areas and not just on rates. That is all.

The Chairman: Thank you very much at this stage, Mr. Angus. Mr. St-Julien.

M. St-Julien: Merci, monsieur le président. J'ai trois petites questions à vous poser, monsieur Lawless.

Des membres de votre personnel ont-ils eu des rencontres dernièrement avec les députés ou les fonctionnaires du gouvernement du Québec concernant le réseau ferroviaire du CN et l'abandon du tiers de votre réseau au Québec, ainsi que les effets du projet de loi C-18?

Mr. Lawless: Mr. St-Julien, we are constantly meeting with Members of Parliament and customers and communities about changes taking place in railway operations across Canada, not just in Quebec. I would remind you that you and I met recently about changes taking place in the Abitibi region. Similar meetings have been held with other Members of Parliament when areas they are concerned with are being changed. We certainly have not met with anybody about the concept of one-third, one-third, one-third, however, because it is a system measure and does not relate to any one particular region.

M. St-Julien: Mais votre personnel n'a jamais rencontré les ministres du gouvernement Bourassa au Québec?

Mr. Lawless: We have a vice-president in the St. Lawrence region, located in Montreal, who meets with the provincial government. I cannot assure you that he has met with the current Minister of Transport, but I can assure you he has met with previous Ministers of Transport and is available to meet with the current Minister of Transport in Quebec if that is necessary. I cannot confirm specifically, but I should make

M. Benjamin: D'après les représentants des chemins de fer et des autres modes de transport, la déréglementation des recettes devrait entraîner la déréglementation des coûts. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Lawless: En principe, je suis d'accord. Il ne faudrait pas en effet que nous soyons autorisés à réduire uniquement nos tarifs sans pouvoir simultanément réduire nos coûts.

M. Angus: Vous semblez dire que le projet de loi vous permettra de faire circuler des trains sans wagon de queue plus rapidement qu'initialement prévu.

M. Lawless: Non, pas du tout. Nous n'avons jamais dit que le bill nous permettrait de supprimer les wagons de queue beaucoup plus facilement. Nous allons être obligés de faire valoir notre cas devant la nouvelle agence chargée de la réglementation et des conditions de sécurité, tout comme nous le faisons maintenant. Nous tenions simplement à faire remarquer que des réformes étaient devenues nécessaires dans d'autres secteurs et pas uniquement en ce qui concerne les tarifs.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur St-Julien.

Mr. St-Julien: Thank you, Mr. Chairman. I have three brief questions for Mr. Lawless.

Have members of your staff recently met with MPs or officials of the Quebec Government concerning CN's rail system and the abandonment of one-third of your lines in Quebec, as well as the effects of Bill C-18?

M. Lawless: Nous discutons périodiquement avec les députés, les usagers et les diverses collectivités concernant les modifications qui interviennent dans le réseau ferroviaire du pays tout entier, non seulement au Québec. Ainsi, nous avons discuté récemment tous deux des modifications intervenues dans la région de l'Abitibi. D'autres réunions ont eu lieu avec d'autres députés lorsque des modifications étaient prévues pour les régions qui les intéressent. Par contre, nous n'avons discuté avec personne de ce principe des tiers, vu que cela concerne le réseau tout entier plutôt que telle ou telle région.

Mr. St-Julien: Members of your staff have never met with Ministers of the Bourassa government?

M. Lawless: Notre vice-président pour la région du St-Laurent, dont le bureau est à Montréal, rencontre périodiquement les représentants du gouvernement provincial. Je ne sais pas s'il a rencontré l'actuel ministre des Transports, mais je sais qu'il a rencontré les précédents titulaires et qu'en cas de besoin, il est prêt à discuter avec l'actuel ministre. Des rencontres de ce genre ont lieu périodiquement dans toutes les provinces.

[*Texte*]

sure that you know this is done on a fairly regular basis in most provinces.

M. St-Julien: Une rumeur circule en Abitibi, monsieur Lawless. Dans ces réunions avec le gouvernement du Québec, on a dit que les efforts du CN seraient concentrés plus spécifiquement au sud de la province de Québec, vers les États-Unis. Est-ce possible?

Mr. Lawless: No, we are not concentrating our efforts anywhere. What we are doing is looking at the traffic base available to us in many areas of the country, including Quebec. In the event that our analysis indicates the traffic available does not warrant the service and/or the railway infrastructure that is there, we then take the appropriate steps to move it through the process involving the Canadian Transport Commission, but we are not concentrating on any particular place in Canada. All provinces and all areas of the country are being examined equally.

• 1750

M. St-Julien: Merci. Le 17 février, vous avez annoncé le début d'une étude complète sur la structure administrative de la compagnie. La note de service se lit comme suit:

L'étude est menée par un petit groupe de cadres supérieurs assistés par la firme de consultants Booz-Allen et Hamilton. Des agents de la maison de consultants, accompagnés de représentants des services touchés, visiteront le réseau au cours des prochaines semaines dans le but d'observer et de retracer le processus administratif du CN.

Qu'est-ce qui est prévu pour l'Abitibi et le Québec dans cette étude?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. St-Julien is referring to a recent announcement I made concerning an examination of the Canadian National organization structure. As this committee may know, we have had the same structure in place since 1961. We feel it is appropriate we take a look now at the structure we have to more appropriately reflect the railway we are operating today and the railway we may be operating into the year 2000.

We have hired a consultant to look at this organization in conjunction with our own officers. It is not concentrating on the Abitibi region. It is looking at the entire system, system headquarters in Montreal, administrative units and the five regional headquarters units located in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg and Edmonton.

M. St-Julien: Merci, monsieur Lawless.

En ce qui concerne les abandons de lignes, on sait que plusieurs notes de service ont circulé depuis plusieurs mois. La semaine dernière, le ministre des Transports du Québec, Marc-Yvan Côté, disait que cette rationalisation allait se faire dans les provinces de l'Est.

[*Traduction*]

Mr. St-Julien: According to a rumour that is going the rounds in Abitibi, the CN is concentrating its efforts in the southern part of Quebec, towards the United States. Is that possible?

M. Lawless: Nous ne concentrons pas nos efforts dans telle région plutôt que dans telle autre. Nous examinons la situation du transport dans toutes les régions du pays, y compris au Québec. Lorsque, d'après nos études, le volume du transport ne justifie pas le service ni l'infrastructure ferroviaires, nous signalons ce fait à la Commission canadienne du transport. Mais nous n'insistons pas sur telle région plutôt que sur telle autre. L'étude est menée dans l'ensemble du pays.

Mr. St-Julien: Thank you. On February 17, you announced that a complete study of the administrative structure of the company would be undertaken. Your memo reads as follows:

The study is being carried out by a small group of senior managers with the assistance of the consulting firm of Booz-Allen and Hamilton. During the next few weeks, agents from the consulting firm, accompanied by representatives of the services affected, will be travelling the network in order to examine and trace the administrative process within CN.

In the context of this study, what has been planned for the Abitibi region and for the whole of Quebec?

M. Lawless: Monsieur le président, M. St-Julien vient de faire état d'une annonce que j'ai faite récemment relativement à une étude qui sera faite sur l'organigramme du Canadien National. Comme le savent peut-être les membres du Comité, l'organigramme n'a pas changé depuis 1961. Nous pensons qu'il serait opportun d'entreprendre un examen de la structure qui existe à l'heure actuelle, afin qu'il nous soit possible de mieux refléter le genre de compagnie de chemins de fer que nous sommes aujourd'hui et que nous serons en l'an 2000.

C'est pourquoi nous avons fait appel aux services d'un expert-conseil qui a été chargé d'examiner l'organigramme aux côtés des gestionnaires du CN. Cette étude ne vise pas particulièrement la région de l'Abitibi. Elle portera sur le système dans son ensemble, soit le siège social à Montréal, les sections administratives et les cinq bureaux centraux régionaux qui sont situés à Moncton, à Montréal, à Toronto, à Winnipeg et à Edmonton.

Mr. St-Julien: Thank you, Mr. Lawless.

Concerning line abandonment, we are aware that several memos have been circulated over the past few months. Last week, the Quebec Minister of Transport, Mr. Marc-Yvan Côté, stated that this rationalization was going to be carried out in the eastern provinces.

[Text]

Dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, il est garanti que les compagnies ferroviaires ne procéderont à aucun démantèlement de voies, et ce jusqu'au début du siècle prochain. Les compagnies n'ont pas d'autre choix.

Mr. Benjamin: Wrong.

M. St-Julien: Elles préfèrent abandonner le tiers des voies. Cet abandon se fera surtout au Québec, croit le ministre, qui prévoit que les régions seront pénalisées. L'Ontario sera peu affecté parce qu'il y a, dans cette province, une plus grande concentration d'action économique.

J'aimerais avoir votre opinion à ce sujet.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I think there is a false premise based on the statistics we indicated of where the light density is on our system. In as meaningful a way as we can, we have been trying to indicate that we have a lot of our network with light-density traffic. We used the one-third example so this committee would understand there are parts of our network which are very productive, some parts which are less productive and some which are very poor in that situation.

We have not indicated at all that we are undergoing an examination which would see us abandon one-third of our network in Quebec. That is being misinterpreted. I can only indicate that the rationalization process is taking place across the country with full examination of each of the areas. We will follow the normal process we are supposed to follow.

I would like to make one comment. I think another misinterpretation . . . I think Mr. St-Julien is referring to the protected network in western Canada. There are many lines out there which are grain dependent and protected into the year 2000. Those may be the ones you are thinking will not be examined.

M. St-Julien: Ma dernière question a trait aux embranchements de voies ferrées dans les municipalités. S'il y a deux voies dans une municipalité, celle-ci paie au CN de 15,000\$ à 20,000\$ par année. Pourriez-vous nous dire combien de municipalités, au Québec, paient le CN pour les frais de nettoyage, d'entretien et ainsi de suite? Dernièrement, le maire de Malartic m'a dit que la municipalité payait 15,000\$ par année au CN et ce même si le train ne passe jamais. Est-ce possible?

• 1755

An hon. member: It could be for signals.

Mr. Lawless: I am not sure I am aware of any communities that pay us to operate through their community. There may be some confusion here. Perhaps you are referring to taxes, or perhaps you are referring to the contribution that municipalities must make when level crossings or signals are installed at specific areas.

Mr. Ouellet: That is what he is talking about.

M. St-Julien: Les passages à niveau.

[Translation]

The Western Grain Transportation Act guarantees that no line will be dismantled by the railway companies before the year 2000. The railways have no other choice.

M. Benjamin: C'est faux.

Mr. St-Julien: Their preference is to abandon 1/3 of the lines. The Minister, who is planning on penalizing the regions, believes that most of the lines affected will be in Quebec. Ontario will be but slightly affected because of its greater concentration of economic activity.

I would like to know what your opinion is on this matter.

M. Lawless: Monsieur le président, je pense que la question s'appuie sur une hypothèse erronée établie à partir des statistiques que nous vous avons fournies et grâce auxquelles nous vous avons expliqué où se trouvent, dans le cadre de notre réseau, les lignes à faible densité. Nous avions tout simplement voulu souligner qu'il y a à l'intérieur de notre réseau un grand nombre de lignes où le trafic est de très faible densité. Nous avons utilisé l'exemple du tiers pour que les membres du Comité comprennent qu'il y a des parties de notre réseau qui sont très productives, d'autres qui le sont moins et d'autres qui se portent très mal.

Nous n'avons jamais dit que cette étude déboucherait sur l'abandon du tiers de notre réseau au Québec. Vous avez mal compris. Tout ce que je peux vous dire c'est que ce processus de rationalisation vise l'ensemble du pays et que nous allons faire une étude exhaustive de chacune des régions. Nous suivrons, comme il se doit, la procédure normale.

J'aurais cependant un commentaire à faire. Je pense qu'une autre interprétation erronée . . . Il me semble que M. St-Julien voulait parler du réseau protégé qui existe dans l'ouest du pays. Il y a dans l'Ouest de nombreuses lignes qui servent presque exclusivement au transport du grain et qui seront protégées jusqu'en l'an 2000. C'est peut-être de là que vient votre idée que ce n'est pas toutes les lignes qui seront examinées.

Mr. St-Julien: My final question relates to the branch lines in the various municipalities. If a municipality has two lines, it must pay the CN between \$15,000 and \$20,000 each year. Could you tell us how many municipalities in Quebec pay the CN for cleaning and maintenance costs, et cetera? The mayor of Malartic recently told me that the municipality paid the CN \$15,000 a year, even if a train never came through the town. Is that possible?

Une voix: Cela couvre peut-être les frais de signalisation.

M. Lawless: Je ne connais aucune municipalité qui nous paie pour qu'on passe chez eux. Il y a peut-être un malentendu là-dessus. Vous voulez peut-être parler de taxes ou de la contribution que doivent verser les municipalités lorsque des passages à niveau ou des feux de signalisation sont installés à certains endroits.

M. Ouellet: C'est de cela qu'il veut parler.

Mr. St-Julien: Level crossings.

[Texte]

Mr. Y. Masse: That applies to all municipalities across Canada.

Mr. Lawless: Yes. That applies to every municipality, but I suppose we could indicate... If Mr. St-Julien has some specific municipalities he wants to know about where there have been grade-crossing payments made, we could dig that out for him, but I think we would have to do it on a community-by-community basis, as opposed to a general statement like that.

The Chairman: Well, he recognizes this, too, and I am sure he will continue in a direct way with you if he wishes to, by the route of correspondence—using the post office, perhaps.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: That is enough. Thank you, Mr. St-Julien.

Mr. Belsher, very quickly, and then Mr. Robichaud, if we can get you both in, because we are going to be back here at 7.30 p.m.

Mr. Belsher: Thank you very much, Mr. Chairman.

Coming back to the competitive access provisions within the bill, you folks have suggested that this has to go forward, that you would like to see it phased in. How would you specifically like to see it phased in?

Mr. Morin: Well, you have prefaced it by saying "if it is going to go forward", so on that basis I will say I think there is a certain amount of logic that does follow in the discussions with Mr. Thompson's staff and with Mr. Thompson himself.

They have given me to indicate that the process they are going to follow, if it is adopted, is to develop the rates for the terminal portions first, and most of the terminal portions are either not identified as such because they are not within inter-switching now, or even if they are within inter-switching, those are statutory rates and the costs involved are not necessarily well known—in many cases not known at all. So there will be a delay factor that automatically builds in. I believe it says you cannot even talk about payment for inter-switching until you know what the costs are. So that will take a period of time.

I understand also that this building block will be used in its determination of what the rates will be for competitive access, for the competitive line rates, so I would say that given your question, that would be my response to it. It does not mean I like it.

Mr. Belsher: If you were to take the same phase-in approach, would you apply it to confidential contract and a line rationalization?

Mr. Morin: Our position has been that there was no reason why confidential contracts should not take place the first day the bill goes into operation; there is no physical impediment, other than the negotiation that has to take place between the shipper and the carrier.

[Traduction]

M. Y. Masse: Cela s'applique à toutes les municipalités d'un bout à l'autre du pays.

M. Lawless: C'est exact. Cela s'applique à toutes les municipalités, mais je suppose que nous pourrions vous donner... Si M. St-Julien aimerait en savoir plus sur les paiements qui auraient été versés par certaines municipalités où il y a des passages à niveau, nous pourrions lui trouver tout cela, mais je ne saurais faire une déclaration générale. Il faudrait y aller municipalité par municipalité.

Le président: Il comprend très bien, et je suis certain que s'il veut en savoir plus, il pourra communiquer avec vous directement, peut-être en faisant appel aux services des Postes.

Des voix: Oh! Oh!

Le président: Ça suffit. Merci, Monsieur St-Julien.

Monsieur Belsher, très rapidement, suivi de monsieur Robichaud, si nous en avons le temps. En effet, il nous faut revenir ici pour 19h30.

M. Belsher: Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour en revenir aux dispositions relativement à l'accès aux lignes concurrentielles, vous nous dites tous qu'on doit aller de l'avant avec ce projet de loi, que vous aimeriez que les différents changements qui y sont prévus soient effectués progressivement. Qu'envisageriez-vous exactement?

M. Morin: Vous avez prefacé votre question en disant «si on va aller de l'avant avec cela». Partant de là, ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a une certaine logique dans les discussions qu'il y a eu avec l'équipe de M. Thompson et avec M. Thompson lui-même.

Ce qu'ils m'ont dit, c'est que si le projet de loi est adopté, ils vont d'abord fixer les tarifs pour les tronçons correspondant aux terminaux. Or, pour ce qui est de la plupart des tronçons correspondant aux terminaux, soit qu'ils n'ont pas été identifiés en tant que tels parce qu'il ne s'y fait pas encore de changements de voies, soit que, s'il s'y fait déjà des changements de voies, il s'agit de tarifs statutaires et l'on ne connaît pas forcément très bien les coûts. Je dirais même que dans de nombreux cas on les ignore complètement. Il y a donc un facteur de retardement. Il me semble que tant qu'on sait pas quels seront les coûts, on ne peut même pas discuter des paiements devant correspondre aux changements de voies. Cela demandera du temps.

D'après ce que j'ai compris, cet élément servira à son tour à déterminer quels seront les prix pour les lignes concurrentielles. Voilà donc ma réponse à votre question. Mais cela ne veut pas dire que j'en sois satisfait.

M. Belsher: Appliqueriez-vous cette même approche progressive pour les contrats confidentiels et la rationalisation des lignes?

M. Morin: Notre position, c'est qu'il n'y a aucune raison pour lesquels des contrats confidentiels ne devraient pas intervenir dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Il n'y aurait aucun empêchement physique. Tout ce qu'il faut, c'est qu'il y ait négociation entre l'expéditeur et le transporteur.

[Text]

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I will come back and finish up the question.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher, for co-operating with the Chair. Mr. Robichaud has been sitting here all afternoon, too, so could you—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Robichaud does not mind. On a point of order . . .

The Chairman: We have 15 minutes. Mr. Belsher was 3 minutes. I am sure Mr. Robichaud is going to be—

Mr. Benjamin: Well, rather interrupt Mr. Belsher and Mr. Robichaud in the middle of their questions, why do you not let them lead off at 7.30 p.m.?

The Chairman: Perhaps I do not want to. Mr. Robichaud, take it away.

Mr. Robichaud: I am not causing you any inconvenience, am I?

The Chairman: No. If you want to lead off at 7.30 p.m. instead of Mr. Ouellet, why not?

This meeting is adjourned.

[Translation]

M. Belsher: Monsieur le président, je reviendrai là-dessus plus tard.

Le président: Merci beaucoup de votre coopération, monsieur Belsher. M. Robichaud est ici, lui aussi, depuis le début de l'après-midi, alors si vous pouviez . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Robichaud n'y voit aucun inconvénient. J'invoque le Règlement . . .

Le président: Il nous reste 15 minutes. M. Belsher a disposé de trois minutes. Je suis certain que M. Robichaud sera . . .

M. Benjamin: Au lieu d'interrompre Messieurs Belsher et Robichaud au beau milieu de leurs questions, pourquoi ne pas les mettre en tête de liste pour 19h30?

Le président: Ce n'est peut-être pas cela que je veux. Allez-y, monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Cela ne vous pose pas de problème, j'espère?

Le président: Non. Si vous voulez avoir la parole le premier à 19h30, à la place de M. Ouellet, alors pourquoi pas?

La séance est levée.

EVENING SITTING

• 1932

The Chairman: Let us call the meeting to order.

I see a quorum for purposes of hearing evidence. In view of the fact that the bells rang and perhaps interrupted the placid proceedings before supper, we will just go back a couple of steps. Mr. Belsher had the floor and was accommodating the Chair with very short questions—he may want to come on later—and we had a little discussion, then I recognized Mr. Robichaud and we had some debate. So, Mr. Belsher, do you want to pursue or do you want me to switch to Mr. Robichaud?

Mr. Belsher: Yes, if I may.

I want to focus on the ability to manage. This was part of your brief and I know from discussions with you folk at an earlier time that the ability to manage is something you are quite concerned about.

Is the ability to manage more than just rail abandonment? You are not sure of what the time line would be in having to prove your case for rail abandonment. What other areas in the transportation bill now before us would come under the heading of the ability to manage and to make the decisions that you wish, that perhaps are not looked after in the bill at present?

Mr. Reid: Improved cost recovery.

Mr. Lawless: I think part of the problem we have is to ensure that when we are required to perform a service there is adequate revenue available to us for that purpose. There is the

SÉANCE DU SOIR

Le président: La séance est ouverte.

Nous avons le quorum nécessaire pour entendre des témoignages. Étant donné que la sonnerie a interrompu nos paisibles débats avant le dîner, je vais faire une petite récapitulation. M. Belsher avait la parole et, pour mon plus grand plaisir, il s'en tenait à de très brèves questions. Vous voudrez peut-être être inscrit à un tour. Il y a eu une brève discussion, après quoi j'ai donné la parole à M. Robichaud et un débat s'en est suivi. Monsieur Belsher, voulez-vous poursuivre ou voulez-vous céder la parole à M. Robichaud?

M. Belsher: Je vais poursuivre.

Mes questions porteront sur la capacité de gérer. Vous en parlez dans votre mémoire et je sais d'après les discussions que j'ai déjà eues avec vous que la capacité de gérer est une de vos préoccupations.

Est-ce que cela signifie autre chose que l'abandon de certaines lignes? Vous n'êtes pas sûrs des délais qui seront impartis pour vous permettre de prouver le bien-fondé de l'abandon de certaines lignes. Quels autres éléments du projet de loi sur le transport dont nous sommes saisis pourraient être inclus dans cette capacité de gérer, de prendre les décisions qui vous semblent bonnes? Quelles sont les lacunes du projet de loi à cet égard?

M. Reid: Il faudrait une amélioration du recouvrement des coûts.

M. Lawless: Ce qui nous pose un problème c'est de garantir que nous disposons des recettes nécessaires pour offrir un service quand on l'exige de nous. C'est alors qu'intervient toute

[Texte]

whole question of competitive access when that does happen, if it does happen, and that we have adequate remuneration there.

There is the whole question of all the situations the Canadian Transport Commission or the new agencies are involved with, running all the way from work rules to getting cabooses off to getting line abandonments in appropriate form. These all come under the heading of our ability to manage our affairs subject to the marketplace. As a transportation company—although we happen to be a commercial Crown corporation—we are out there in the marketplace trying to ensure that we have a competitive service to offer. The only way we can do that is by having costs that allow us to provide that competitive service. It is that whole area we are talking about; there is a whole series of things that come under those headings I just outlined to you.

• 1935

Mr. Belsher: Okay, but picking up on this ability to manage, in your statements you had:

Shippers are far more interested in effective and efficient transportation for their freight between origin and destination than they are in how the journey is achieved.

Do you see this legislation affecting your ability to do that? I mean, this is under the different modes of delivering transportation.

Mr. Lawless: I think Mr. Morin made reference to clause 45; I will let him speak to that point.

Mr. Morin: Mr. Belsher, certainly the concern we have about clause 45 and subclause 144(5)—and you cannot really talk about one without talking about the other—is that we of all the modes are being spotlighted; we are going to be asked to provide detailed information about all segments of a multi-modal movement, not only the rail portion. If there is a truck portion on either end, we are going to be asked to identify the revenue and the cost involved in each one of those sections. None of the other competitors who in fact quote multi-modal movement rates are being asked to do the same thing. That is in clause 45. In subclause 144(5), we are then told that we have to provide to any one of our competitors who ask a rate no higher than what we charge ourselves for carrying out that part of the business.

What in effect we are being asked to do is tell everybody what our costs are—which is what we charge ourselves—and then turn around and have to give those costs to somebody else. If you translate that into staying in business, it very clearly says that you cannot stay in business, particularly if those costs are only related to your variable costs. So when we talk about ability to manage, that is certainly one of the segments.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord féliciter le CN pour la présentation bilingue que nous avons eue. Je vous en suis reconnaissant et je vous invite à continuer ainsi, surtout quand il s'agit d'une

[Traduction]

la question de l'accès concurrentiel et celle d'une rémunération équitable.

Il y a toute la question de la gamme de situations dont s'occupe la Commission canadienne des transports ou les nouveaux organismes. Cela va de la formulation des règles de travail, au retrait des wagons de queue, à l'abandon de certaines lignes suivant un plan formel. Tout cela peut être rapproché de notre capacité de gérer nos affaires compte tenu des forces du marché. Nous sommes une société commerciale de la Couronne, une société de transport et nous devons veiller à offrir un service concurrentiel sur le marché. La seule façon pour nous d'y parvenir est de nous permettre des prix de revient compatibles avec un service concurrentiel. Voilà ce à quoi nous faisons allusion. Les éléments que je viens d'énumérer regroupent toute une gamme de détails.

M. Belsher: D'accord, mais pour revenir à la capacité de gérer, vous avez dit dans votre mémoire:

Plutôt que de s'occuper du cheminement emprunté, les expéditeurs s'intéressent beaucoup plus à ce que le transport de leurs marchandises entre le point d'origine et la destination soit efficace.

D'après vous, est-ce que ce projet de loi affectera votre capacité de gérer? Je veux dire, en faisant appel à différents modes de transport.

M. Lawless: Je pense que M. Morin a mentionné l'article 45; je lui cède la parole sur ce point.

M. Morin: Monsieur Belsher, nous nous préoccupons de ce que l'article 45 et le paragraphe 144(5)—en effet, on ne peut séparer les deux—portent surtout sur le transport ferroviaire; on nous demandera de fournir des renseignements détaillés sur tous les aspects des transports multimodaux, pas seulement l'étape ferroviaire. Si le transport se fait par camion au début ou à la fin, on nous demandera de préciser les revenus et les coûts imputables à chacune de ces étapes. On ne demande à aucun de nos concurrents qui offrent des tarifs pour les transports multimodaux de faire la même chose. Il s'agit de l'article 45. Au paragraphe 144(5), on nous oblige à offrir à n'importe lequel de nos concurrents un tarif pas plus élevé que celui que nous exigeons de nous-même pour assurer le même service.

Ce qu'on nous demande, en effet, c'est de dire à tout le monde ce que sont nos coûts—c'est-à-dire, nos coûts internes—et puis offrir nos services à ce coût-là à un tiers. Si on faisait cela, on ne pourrait rester en affaires, bien sûr, surtout que les coûts en question sont les coûts variables seulement. Donc, tout cela affecte certainement notre capacité de gérer.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I would first like to congratulate CN for the bilingual presentation that we had. I am grateful to you for it and I ask you to continue doing so, especially when a graphic presenta-

[Text]

présentation de graphiques, avec des diapositives. Je dis ceci, bien que je n'aie pas aimé certaines choses que vous avez présentées; mais je suis obligé quand même de les accepter. Vous savez que depuis un an et demi déjà, je n'ai pas tellement de sympathie pour le CN—mais il n'y a rien de personnel ici, je vous l'assure—, et vous me comprenez quand on voit tout ce qui se passe à Moncton, au sujet des ateliers.

Monsieur le président, j'aimerais simplement demander une chose aux autorités du CN. N'y aurait-il aucun moyen de sauver l'entente que l'on avait avec la CDI qui devait s'installer à Moncton? J'aimerais vous implorer de faire tout ce que vous pouvez dans ce cas-là. Cette région du Nouveau-Brunswick ne peut tout simplement pas absorber les 1000 emplois que nous sommes en train de perdre.

Et cela m'amène à parler, bien sûr, du développement régional, parce qu'on en fait mention dans le projet de loi, dans son introduction, et M. Lawless en a aussi parlé dans sa présentation en disant qu'au Canada l'industrie ferroviaire fait toujours partie du rêve canadien et sert d'outil à la croissance régionale. On peut, par extension, dire «le développement régional».

Dans la présentation que vous avez faite, vous avez montré le graphique avec ces tiers et la distribution du transport. Lorsqu'on parle du tiers qui ne sert quasiment à rien, j'ai l'impression que les Maritimes sont probablement la région qui va être la plus affectée.

• 1940

Vous avez parlé de profits, mais il s'agit de rentabilisation, en fait, parce que vous avez parlé aussi de rationalisation. Vous avez parlé comme une compagnie privée et j'ai cru comprendre à un moment donné que vous vous éloigniez du rôle de corporation de la Couronne qui se doit d'offrir des services aux régions éloignées et s'assurer que tous les Canadiens reçoivent les mêmes services.

Comment voyez-vous le CN, à compter de maintenant, jouer ce rôle d'égalisateur dans le développement des régions, dans le cadre des services à donner, afin que ces régions ne se trouvent pas prises au dépourvu comme elles le sont maintenant? Est-ce que vous abandonnez complètement ce rôle-là?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, perhaps I can make two comments. I would like to come back to Mr. Robichaud's comment about the serious situation which has developed in Moncton as a result of the intransigence of a couple of unions with which we had been unable to strike a negotiated arrangement. It would allow Canadian General Electric to come to Moncton to manufacture locomotives.

We are extremely disappointed in the result of those negotiations. Mr. Robichaud, you can rest assured that if there is any way Canadian National can salvage that deal with our employees, the unions and General Electric in Moncton, certainly we will do it. There seems to be only one avenue left. That is for the two unions who have rejected the settlement versus the four which have accepted it change their position. We are still open to that proposition and that proposal.

[Translation]

tion with slides is involved. I say that even though I did not like some of the things you presented; but I still have to accept them. You know that for a year and a half, I have not had much sympathy for CN—nothing personal, I assure you—and you will understand in view of everything that is happening in Moncton, in the shops.

Mr. Chairman, there is one thing I want to point out to the CN authorities, namely that if there really is no way to save the agreement that was reached with CGE to set up shop in Moncton, I would like to urge you to do all you can in this matter. That region of New Brunswick can simply not absorb the loss of those 1,000 jobs.

And that leads me naturally to talk about regional development, because it is mentioned in the bill, in the introduction, and Mr. Lawless also spoke about it in his presentation when he said that the rail industry in Canada has always been part of the Canadian dream, and a tool of regional growth. That can be extended to mean regional development.

In your presentation, you showed the graph broken down into three parts and the distribution of transport. I get the feeling that the third that serves almost no purpose refers to the Maritime provinces—that is probably the region that will be most affected.

You spoke of profits, but that means making things pay, in fact, because you also spoke about rationalization. You talked like a private company and at one point I thought you meant you were distancing yourselves from the role of a Crown corporation, one that must provide services to remote regions and make sure that all Canadians receive equal services.

How do you see CN playing this role of equalizer in regional development from now on, in terms of services to be provided so that these regions are not caught short as they are now? Are you completely giving up that role?

M. Lawless: Monsieur le président, peut-être que je peux faire deux commentaires. Je voudrais revenir à l'observation que M. Robichaud a faite au sujet de la situation grave qui s'est produite à Moncton par suite de l'intransigence de deux syndicats avec lesquels on n'a pu conclure une entente négociée. Celle-ci permettrait à la Compagnie Générale Électrique du Canada de s'installer à Moncton pour y fabriquer des locomotives.

Nous sommes très, très déçus par le résultat de ces négociations. Monsieur Robichaud, je vous assure que si le Canadien National peut par quelque moyen que ce soit sauver cette entente avec nos employés, les syndicats et la Compagnie Générale Électrique à Moncton, nous le ferons. Il ne semble rester qu'une solution possible. C'est-à-dire, que les deux syndicats qui ont rejeté l'entente, contrairement aux quatre autres qui l'ont acceptée, que ceux-là changent leur position.

[Texte]

Concerning regional development, we will be continuing the process of streamlining our operation, rationalizing our networks and ensuring we are able to provide a service at a cost level the shippers will buy. Unfortunately that places us in a very difficult position when it comes to changing these services in the areas which are thinly populated. We have some difficulty in that area.

In the eastern regions, we are trying not to go out of business. We are trying to find a way to stay in business. Our competition is the trucks. They have a lower-rated system at the moment. We feel the best operation we can undertake is to slowly but surely convert ourselves to main-line, multi-modal systems allowing us to use the best of the trucking and rail operations.

We are dedicated to ensuring we can continue to serve the market place in the Maritimes. Our whole thrust is dedicated and designed towards ensuring we can stay in the market place through the combination of rail and inter-modal systems. I want to make sure you understand we are not trying to abandon any businesses there. We are trying to cut our costs. The whole process is designed in that direction.

Mr. Robichaud: Mais ça veut quand même dire que nous allons subir une diminution des services dans les régions comme les Maritimes, parce qu'il n'y a tout simplement pas le même nombre d'entrepreneurs ou d'entreprises que vous avez ailleurs au Canada. Donc, après un certain temps, le service n'existera plus, n'est-ce pas? Est-ce que ce n'est pas là aussi que vous allez trouver le tiers de vos lignes qui est le moins occupé comme vous l'avez dit sur votre graphique tantôt?

• 1945

Mr. Lawless: I think you are talking about parts of the network which cannot be supported by the traffic available in the territory. Wherever we are changing our system, you will find we are mostly moving toward substitute service by truck. For example, that is what is happening with the traffic on and off Prince Edward Island. Moncton is becoming a major hub for the intermodal systems in the Maritimes.

Recently we have opened a brand new terminal down there. We are going to see that growing. As rail services are changing, we expect them to be converted to intermodal systems. I am not aware of any place in the Maritimes where we are walking away from business which can be justified by the railway serving it. We will continue that process. We are not abandoning business, but we are changing the services.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you very much Monsieur Robichaud. I am told it is testing the bells, lights or something. Monsieur Ouellet.

[Traduction]

Nous sommes toujours disposés à accepter une telle proposition.

Pour ce qui est du développement régional, nous continuons à rationaliser nos opérations et nos réseaux et à faire en sorte que nous puissions assurer un service à un coût que les expéditeurs accepteront. Malheureusement, cela nous met dans une position très difficile si nous voulons changer les services dans les régions peu peuplées. Nous éprouvons des difficultés dans ce domaine-là.

Nous n'essayons pas d'abandonner les affaires dans les régions de l'Est. Nous essayons de trouver un moyen de rester en affaires. Nos concurrents, ce sont les camions. Leurs tarifs sont plus bas à l'heure actuelle. A notre avis, la meilleure solution est de nous convertir graduellement à un système multimodal basé sur les grandes lignes de transport, ce qui nous permettrait de tirer le meilleur parti du transport routier et du transport ferroviaire.

Nous nous engageons à continuer à desservir le marché des Maritimes. Toute notre politique a pour objet de nous permettre de rester concurrentiels, grâce à la fusion des réseaux ferroviaires et intermodaux. Je veux que vous compreniez bien que nous n'essayons pas d'abandonner des services déjà offerts dans ces régions. Nous essayons de réduire nos coûts. C'est le but visé par tout ce processus.

Mr. Robichaud: But that still means that we are going to suffer a decrease of services in regions like the Maritimes, because there is just not the same number of business people or businesses that you have elsewhere in Canada. So, after a while, the service will not exist anymore, will it? Is that too not where you will find the one-third of your lines that are the least busy, as you said in your graph a moment ago?

M. Lawless: Je pense que vous parlez de tronçons du réseau qui ne peuvent pas être rentables grâce au seul trafic sur le territoire. Chaque fois que nous modifions notre réseau, on constate qu'il y a essentiellement substitution d'un service de camionnage à notre service. Par exemple, c'est ce qui se passe pour le trafic de l'Île-du-Prince-Édouard. Moncton est devenu une grande plaque tournante pour les réseaux intermodaux dans les provinces Maritimes.

Récemment nous avons ouvert un tout nouveau terminal là-bas. Il prospérera. Au fur et à mesure que les services ferroviaires se modifient, il y aura de plus en plus de conversions à des réseaux intermodaux. Je ne connais pas d'endroits dans les provinces Maritimes que nous refusons de desservir quand c'est justifié. Nous allons poursuivre dans la même veine. Nous n'abandonnons pas le service, nous nous bornons à le modifier.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Robichaud. On me dit qu'on est en train de faire des vérifications de la sonnerie, des lumières ou d'autres choses. Monsieur Ouellet.

[Text]

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais revenir aux propos que nous a tenus M. Lawless au début de la séance et je me réfère plus particulièrement à la page 6 de son exposé, où il dit:

Notre compagnie est une invention canadienne des plus rares, une société commerciale de la Couronne.

Et plus loin, il dit:

Nous sommes fiers de la réputation qui est la nôtre à cet égard, le Canadien National est reconnu à travers le monde pour ses innovations en matière de technologie, et son excellence en matière d'exploitation.

Par ailleurs, à la page suivante, M. Lawless nous dit que le CN travers une période de transition majeure, que l'avenir financier est incertain, qu'il y a une croissance très petite en matière de trafic, que la concurrence est accrue et qu'il est évident que l'industrie ferroviaire d'aujourd'hui ne sera pas du tout celle de l'avenir. Est-ce qu'il y a des gens au CN qui se sont penchés sur la vocation d'une corporation de la Couronne? Quelles sont vos vues? Est-ce que vous croyez qu'une compagnie de chemin de fer comme la vôtre peut demeurer une corporation de la Couronne dans le contexte de la déréglementation telle que proposée par le projet de loi C-18?

Mr. Lawless: I think certainly we can remain a Crown corporation and perform the service the government had originally intended Canadian National to do when they set us up as a Crown corporation. I think the difficulty is . . . The dichotomy we speak of . . . There is a contradiction in terms sometimes on what some people view a Crown corporation to be versus a Crown corporation like we are in the commercial world. We are not the Atomic Energy Corporation. We are not the hydro. We are something different.

We are expected to operate in a commercial way. The act clearly states we are to be commercial. By its very nature, there is a strong direction which suggests a Crown corporation is only there to serve the public. I think that is what we really meant by that contradiction in terms. I am satisfied, given the opportunity to change, to introduce the technology we know is available to us as a transportation company, to make those changes which we can operate clearly . . . The act intended us to operate as a commercial company in this commercial transportation world.

M. Ouellet: Est-ce que vous avez fait des études internes à ce sujet? Est-ce qu'il y a des fonctionnaires de la corporation qui se sont penchés sur ce rôle futur du CN, et est-ce qu'on pourrait bénéficier de ces études?

• 1950

Mr. Lawless: By definition and in accordance with the federal act, we are required to produce five-year plans each year which indicate the direction the company is going in and what we have to do to remain viable. They do them on a one-year and a five-year basis and update them each year, and those plans would indicate that given the opportunity to introduce the technology which we know is there for the corporation, we can be a viable corporation in the future.

[Translation]

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to come back to what Mr. Lawless said at the beginning of the meeting and I am referring in particular to page 6 of his presentation:

Our company is that rarest of Canadian inventions—a commercial Crown corporation.

And he says further:

Yet Canadian National has been able to establish and maintain a world-wide reputation for technological innovation and operational excellence.

Furthermore, Mr. Lawless says that Canadian National finds itself very much in transition, that its financial future is uncertain, that there is little traffic growth and increasing competition, that it is clear that the railway of today cannot be the railway of tomorrow. Are there people within Canadian National who have reflected upon the role of a Crown corporation? What are your views? Do you think that a railway company such as yours can stay a Crown corporation given the deregulation proposed in Bill C-18?

M. Lawless: Je pense que nous pouvons certainement demeurer une société de la Couronne et offrir le service conçu au départ par le gouvernement quand il a créé le Canadien National. La difficulté à mon avis . . . La dichotomie dont nous parlons . . . Il y a une contradiction entre la conception qu'on a parfois d'une société de la Couronne et le rôle véritable d'une société comme la nôtre dans un univers commercial. Nous ne sommes pas l'Énergie atomique du Canada. Nous ne sommes pas une compagnie d'électricité. Nous sommes différents.

On s'attend à ce que nous ayons des pratiques commerciales. C'est clairement prévu dans la Loi. Essentiellement, on est souvent porté à croire qu'une société de la Couronne doit avant tout servir le public. Voilà ce que nous voulions décrire quand nous parlions d'une contradiction. Si elle nous donne l'occasion d'apporter des modifications, c'est avec enthousiasme que nous pourrions introduire la technologie qui est à notre disposition en tant que transporteur et ces modifications pourront clairement . . . La Loi prévoit que nous sommes une société commerciale dans l'univers commercial du transport.

Mr. Ouellet: Have you conducted internal studies in that regard? Are there people within the corporation reflecting on the future role for Canadian National? If they exist, could we have access to those studies?

M. Lawless: Par définition et comme le prévoit la loi fédérale qui nous régit, nous devons soumettre chaque année des plans quinquennaux indiquant la direction dans laquelle la société est engagée et les mesures à prendre pour que nos opérations continuent à être rentables. Ces plans qui sont faits sur une base annuelle et quinquennale avec mise à jour annuelle indiquent bien que les opérations de notre société peuvent être rentables à l'avenir pourvu que l'on puisse adopter la nouvelle technologie qui existe dans notre secteur.

[Texte]

It relates to changing and many of the things we have talked about today are the types of things we have to do, such as taking advantage of the information systems that are available to us. While it will be changed, I am satisfied that we can indeed perform the service which the government thought that we should be performing when they set us up as a Crown corporation. But I strongly indicate to you that we must change from what we are at the moment. Our studies are what the five-year plans are based on, and it is really nothing more than ensuring that we take advantage of the available technology.

Mr. Ouellet: If I understand your answer correctly, you are telling us what a business plan for the next five years would be and this is something that could also be done by CP Rail at the present time. What is the difference between your approach as a Crown corporation and that of your competitor, CP Rail? Are you thinking strictly in terms of a private enterprise organization or are you still thinking as a Crown corporation? Is this a concept that has been totally lost in the process?

Mr. Lawless: I think that we are thinking in terms of the mandate we have been given, which is to operate a commercial transportation company. In that sense, I am sure our thinking processes go the way any other commercial corporation goes.

We have to ensure that we produce a service at a price that the customer will pay and if we do not, we will not get the traffic. I am not privy to what Canadian Pacific does, but I know that they are a very worthy competitor, and we have to think in terms of how we can reduce our costs and produce a product at a rate level and a service level that the customer will buy. It is really not any more complicated than that.

Mr. Ouellet: In Mr. Morin's remarks, reference was made to the fact that some other railways are not included in this legislation, in particular the B.C. Rail. How does it affect CN? According to what you were telling us, all railways should be subject to the legislation.

Mr. Morin: Well, B.C. Rail and Ontario Northland are the two provincial railways which are not subject to the legislation. If they are going to have an option to access Canadian National lines or Canadian Pacific lines, then clearly they should only be allowed to do so if CN or CP have the opportunity to do so in a reciprocal way.

I have no quarrel with either one of those two railways, they are both good, but I do not think they should have a competitive advantage over us any more than a U.S. railway would. It just is not fair and fairness is what we are talking about in the final analysis.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet, that was even less than 10 minutes.

• 1955

Now we go to Mr. Benjamin, because we are going to do a 10-minute round this time to keep things moving. That was great.

[Traduction]

Nous devons changer, comme nous vous l'avons d'ailleurs expliqué, et nous devons nous prévaloir des systèmes d'information. Je suis certain que nous pourrions travailler comme le gouvernement avait pensé que nous pourrions le faire lorsqu'il a donné à notre société un statut de société d'État. Cela signifie cependant que nous devons modifier notre façon de fonctionner. Nos plans quinquennaux se basent sur les études que nous avons faites. C'est une façon de s'assurer que l'on tire parti de la technologie existante.

M. Ouellet: Si je vous comprends bien vous venez de nous expliquer votre plan d'action en tant que société. CP Rail pourrait également procéder de la même façon. Quelle est la différence alors entre une société d'État comme la vôtre et un concurrent comme CP Rail? Envisagez-vous la situation comme une entreprise privée ou encore comme une société d'État? Ou est-ce que ce concept a été complètement rejeté?

M. Lawless: Nous tenons compte du mandat qui nous a été donné, et qui est celui d'exploiter une société commerciale de transport. À cet égard, notre façon de penser n'est pas vraiment différente de celle de toute autre société commerciale.

Nous devons nous assurer que nous offrons un service à un prix qui nous attirera une clientèle, sinon, le public ne voyagera pas dans nos trains. Je ne suis pas au courant de la cuisine interne du Canadien Pacifique, mais je puis vous dire qu'il s'agit là d'un concurrent très sérieux. Nous devons envisager la situation en tenant compte de la réduction des coûts et en offrant un service alléchant. Ce n'est vraiment pas plus compliqué que cela.

M. Ouellet: M. Morin a fait allusion au fait que certaines autres compagnies de chemins de fer ne sont pas visées par la loi, en particulier B.C. Rail. Comment une telle situation touche-t-elle le CN? D'après ce que vous me dites, toutes les compagnies de chemin de fer devraient être assujetties à la loi.

M. Morin: B.C. Rail et *Ontario Northland* sont les deux compagnies de chemin de fer provinciales qui ne sont pas soumises aux dispositions de la loi. Si ces compagnies veulent obtenir la possibilité d'avoir accès aux lignes du Canadien National ou du Canadien Pacifique, cela ne devrait être possible que dans un cas de réciprocité totale.

Je n'ai rien contre ces deux sociétés qui sont toutes les deux bonnes, mais je pense qu'elles ne devraient pas bénéficier de certains avantages, pas plus que les compagnies ferroviaires américaines. Cela ne serait en effet pas juste, et c'est précisément d'équité qu'il est question en dernière analyse.

Le président: Merci, monsieur Ouellet, vous avez terminé en moins de 10 minutes.

Nous passons maintenant à M. Benjamin. Nous allons avoir un tour de 10 minutes, ce qui permettra d'accélérer les choses.

[Text]

Mr. Benjamin: What are the lights going for?

The Chairman: They are doing a dry run, I am told, but it is ...

Mr. Benjamin: That is monotonous, is it not?

Mr. Taylor: It was going at 8 a.m. too, so it is an awfully long dry run.

Mr. Angus: Kind of like the Tories did, back when they were in opposition.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, there are a couple of other areas I would like to explore with Mr. Lawless and his colleagues.

The first one is the area of confidential contracts. Both your company and Canadian Pacific say you welcome competition, as long as it is even. I would like to ask you, Mr. Lawless ... it has always seemed to me that a confidential contract, in terms of transportation, is anti-competitive, that a shipper with a large volume of a given commodity will be able to negotiate a deal because he is shipping 2,000, 3,000, 4,000, 5,000 carloads a year, and he is able to negotiate a deal with you in terms of scheduling, kind of equipment, etc. He gets a rate; it is confidential.

His competitor, making exactly the same product, in the same or a different location in the country, who might only ship a few hundred carloads a year, because of the economies of scale and the volume and the frequency and so forth, cannot get the same kind of rate. Is that not discriminatory and anti-competitive?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, in my view that is just the marketplace at work.

The Chairman: What happens now?

Mr. Angus: Yes, there you go.

The Chairman: How does he know what he gets, Mr. Benjamin, when it is confidential?

Mr. Benjamin: I am coming to that.

The Chairman: Well then, Mr. Lawless answered the question. You have the world of reality now. This is one of your standard questions.

Mr. Benjamin: That is the marketplace at work, but you nodded your head when I said that you are in favour of competition. I presume you are in favour of competition amongst your customers as well as amongst the transporters.

Mr. Lawless: Well, there is competition amongst the customers, as there is competition amongst the carriers, and confidential contracts are a means by which a shipper and a carrier can sit down and negotiate a satisfactory arrangement that is both satisfactory to the carrier and satisfactory to the shipper. It is a game. It is commerce and the marketplace—

Mr. Benjamin: So the competitor, who is trying to grow and compete ... the competitor who is growing, or has an opportunity to grow, cannot get the same deal on moving his goods—

[Translation]

M. Benjamin: Pourquoi les lumières clignotent-elles?

Le président: Il s'agit simplement d'un essai, à ce que l'on me dit ...

M. Benjamin: C'est bien monotone.

M. Taylor: Les lumières clignotaient à 8 heures ce matin également et il me semble par conséquent qu'il s'agit là d'un essai pas mal long.

M. Angus: Comme du temps où les Tories étaient dans l'opposition.

M. Benjamin: Il y a deux autres questions au sujet desquelles j'aimerais discuter quelques instants avec M. Lawless et ses collègues.

Tout d'abord la question des contrats confidentiels. Le CN comme le CP déclarent aimer la concurrence pourvu que celle-ci soit équitable. Or monsieur Lawless, il me semble qu'un contrat confidentiel pour le transport soit anticoncurrentiel. Un expéditeur qui envoie de grandes quantités d'un produit donné—2,000, 3,000, 4,000, 5,000 wagons par année—pourra obtenir un meilleur contrat, c'est-à-dire de meilleurs prix, de meilleurs horaires, un meilleur équipement, etc. Or, le tarif qu'il obtiendra restera confidentiel.

Son concurrent, qui a expédié exactement le même produit au même endroit du pays ou à un endroit différent, mais qui ne peut expédier que quelques centaines de wagons par année n'obtiendra pas les mêmes taux, à cause des économies d'échelle, à cause du volume, de la fréquence, etc. Ne croyez-vous pas qu'il s'agit là de discrimination et d'une façon de procéder anticoncurrentielle?

M. Lawless: Monsieur le président, à mon avis, il s'agit simplement de la réalité du marché.

Le président: Que se passe-t-il à l'heure actuelle?

M. Angus: Voilà!

Le président: Comment pourrait-il le savoir, monsieur Benjamin, puisque ces renseignements sont confidentiels?

M. Benjamin: J'y arrive.

Le président: M. Lawless vient de vous répondre. Il vous a décrit une situation bel et bien réelle. Vous venez de poser une de vos questions habituelles.

M. Benjamin: Vous dites qu'il s'agit de la réalité du marché et pourtant vous avez approuvé lorsque j'ai dit que vous étiez en faveur de la concurrence. Je suppose que vous êtes en faveur de la concurrence entre vos clients et aussi entre les transporteurs.

M. Lawless: La concurrence existe entre les clients comme entre les transporteurs. Les contrats confidentiels permettent à un transporteur et à un expéditeur de négocier une entente satisfaisante pour les deux. Il s'agit là d'un jeu, courant dans le milieu des affaires.

M. Benjamin: Par conséquent, le concurrent qui essaie d'améliorer sa situation ne peut décrocher le même contrat pour le même genre de produit et le même genre d'équipement

[Texte]

same commodity, same kind of equipment, in a much smaller volume—from you or any other transporter, as the guy who ships four or five times that amount.

Mr. Lawless: Well, you are making an assumption, Mr. Benjamin, that I would not make. What you are saying is that he cannot demand the same deal. But it does not mean to say that he cannot negotiate the same deal, and that is what this is all about. Confidential contracts are an arrangement between a shipper and a carrier, and every shipper and every carrier is going to have the opportunity to negotiate something. What you are saying, I think, or what you are implying, is that he cannot demand it under the open tariff system.

Mr. Benjamin: Well, then it is a preferential—

The Chairman: You remember, Mr. Benjamin, we had evidence of this in B.C. in the *Freedom to Move*, where we had the little people say the railway may give them the benefit because they would not have to do the same thing to the big person who wields the club, in effect, the economic club. Anyway, it is—

Mr. Benjamin: You are kidding.

• 2000

The Chairman: I hope anyone observing today does not take some of the questions today . . . You are a very experienced member. We are on a bill now and the fact of the matter is that confidential contracts are in there. I have been very liberal and loose in my interpretation of the hearings so far but I can tell you, after we get off the railways and into specific witnesses we are going to have much tighter questioning on the bill.

I know, Mr. Benjamin, that you may not be very happy with me at the moment, but I am the chairperson. The fundamental fact, whether you like it or not, is that confidential contracts are in the bill. I hope your questions are directed to that and not to the semantic argument of the philosophy behind confidential contracts.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: I am just trying to help.

Mr. Angus: We do not need your help, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: My next question is to the Chair. Who the hell asked you in the first place?

The Chairman: Well, I will exercise my duties as Chair while I am here, Mr. Benjamin. So do not fool around on that.

Mr. Benjamin: Your duties do not include . . .

The Chairman: We are on a bill right now.

Mr. Benjamin: Exactly.

The Chairman: Do you want to get on with it? You are here for five minutes more and then we are going to keep switching around. You are not going to monopolize the thing; you are

[Traduction]

si son volume est inférieur, il ne peut obtenir un tel contrat ni de vous-même ni d'aucun autre transporteur, tout simplement parce que son volume est quatre ou cinq fois inférieur à celui de son concurrent.

M. Lawless: Monsieur Benjamin, vous prenez certaines choses pour acquises, et personnellement je ne le ferais pas. Vous dites qu'il ne peut exiger le même contrat que son concurrent. En fait, rien ne dit qu'il ne peut négocier le même contrat, et c'est bien de cela que l'on parle. Les contrats confidentiels sont établis entre un expéditeur et un transporteur qui auront toujours la possibilité de négocier. Ce que vous dites, ou ce que vous sous-entendez, c'est qu'il ne peut exiger le même genre de contrat dans le cadre d'un système tarifaire ouvert.

M. Benjamin: Il s'agit alors d'une situation préférentielle . . .

Le président: Vous vous souviendrez, monsieur Benjamin, que, lorsque nous avons eu des audiences publiques en Colombie-Britannique avant la rédaction de notre rapport *Aller sans entraves*, les petites entreprises nous ont dit que les compagnies ferroviaires pourraient peut-être leur offrir un avantage par rapport aux grosses sociétés qui ont déjà un avantage économique. En tous cas . . .

M. Benjamin: Vous voulez rire!

Le président: J'espère que ceux qui observent aujourd'hui ne prendront pas les questions . . . Vous êtes un député d'expérience. Nous étudions un bill, et les contrats confidentiels y figurent. Jusqu'à présent, j'ai été particulièrement indulgent, mais je vous assure que, dès que nous en aurons terminé avec les chemins de fer, dès que nous entendrons des témoins, j'insisterai pour qu'on s'en tienne au bill.

Monsieur Benjamin, je sais que vous n'êtes peut-être pas satisfait de moi pour l'instant, mais c'est moi qui suis président. Il n'en demeure pas moins, que cela vous plaise ou pas, que le bill parle des contrats confidentiels. J'espère que vos questions porteront sur ce point et non pas sur le principe des contrats confidentiels.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: J'essaie seulement de vous aider.

M. Angus: Monsieur le président, nous n'avons pas besoin de votre aide.

M. Benjamin: Je pose maintenant une question au président. Qui diable vous a demandé votre avis?

Le président: Monsieur Benjamin, tant que je serai là, j'exercerai mes fonctions de président. Tenez-le vous pour dit.

M. Benjamin: Vos fonctions ne comprennent pas . . .

Le président: Nous étudions un bill.

M. Benjamin: Exactement.

Le président: Vous voulez travailler? Vous avez cinq minutes au plus, puis nous commencerons à faire le tour. Je

[Text]

one of many members and others have been sitting here all day—

Mr. Benjamin: Exactly.

The Chairman: —and we are not going to go into all the semantic philosophy of the *Freedom to Move* paper when we are on the bill. I can play just the way you can. I was on your side once, the opposition side.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would have thought you would have learned your lesson when you used to sit over here. You have not, obviously.

The Chairman: Well, I know what the tricks are.

Mr. Benjamin: No, there are no tricks. I am talking about . . . This is a point of order and has nothing to do with my time. I am talking about a clause of the bill, on confidential contracts.

The Chairman: That is right.

Mr. Benjamin: That is what I am asking questions about.

The Chairman: Well, ask about the bill. You have not even mentioned the bill yet.

Mr. Benjamin: Look, whether it is philosophical or not, it is none of your bloody business.

The Chairman: Oh yes, it is.

Mr. Benjamin: It has to do with the bill.

The Chairman: If we get it tied down to the bill then I can—

Mr. Benjamin: Well, it is tied down to the bill.

The Chairman: —then you are in order, but you are not tied down to the bill at all at the moment.

Mr. Benjamin: It is tied down to the bill.

The Chairman: You are in your semantic, philosophical argument that we have heard for two years.

Mr. Benjamin: It is tied down to the bill. I am asking the Canadian National Railways this question. When they want competition, what is competitive about the confidential rates? Now if that is not part of the bill, you explain to me why it is not. Explain why it is not part of the bill.

The Chairman: Well, I was not sure what you asked, in view of that.

Mr. Benjamin: Well, you were not listening, as usual.

The Chairman: Because you were off on your semantics. Put the question again in a more direct way.

Mr. Benjamin: No, I am not going to do it again. Because it—

The Chairman: Okay, good. Then we will go on to something else.

[Translation]

vous assure que vous ne monopoliserez pas la parole; il y en a d'autres qui sont là depuis ce matin, vous n'êtes pas le seul . . .

M. Benjamin: Exactement.

Le président: . . . et nous ne nous lancerons pas dans des considérations philosophiques sur le document *Aller sans entraves* alors que nous sommes censés étudier le bill. C'est un petit jeu auquel je peux jouer aussi bien que vous. J'ai déjà été de votre côté, du côté de l'opposition.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous auriez pu en tirer certains enseignements mais, de toute évidence, vous n'en avez pas profité.

Le président: Je connais très bien tous les trucs.

M. Benjamin: Non, il n'y a pas de trucs. Je parle . . . J'invoque le Règlement, cela ne compte pas dans mon temps. Je parle d'un article du bill, des contrats confidentiels.

Le président: Précisément.

M. Benjamin: C'est sur ce sujet que je pose des questions.

Le président: Posez des questions sur le bill, mais, jusqu'à présent, vous n'avez même pas cité le bill.

M. Benjamin: Écoutez, que ce soit philosophique ou pas, cela ne vous regarde pas.

Le président: Mais oui, certainement.

M. Benjamin: Il s'agit du bill.

Le président: Si nous pouvons faire le lien avec le bill, dans ce cas . . .

M. Benjamin: Il y a un rapport avec le bill.

Le président: . . . votre intervention est recevable, mais, pour l'instant, il n'y a aucun rapport entre ce que vous dites et le bill.

M. Benjamin: Il y a un rapport avec le bill.

Le président: C'est toujours le même jeu sémantique et philosophique auquel vous jouez depuis deux ans.

M. Benjamin: Il y a un rapport avec le bill. Je pose cette question à la Compagnie nationale des chemins de fer. Ils prétendent qu'ils n'ont pas peur de la concurrence, mais qu'y a-t-il de concurrentiel dans les tarifs confidentiels? Maintenant, si ça ne fait pas partie du bill, vous accepterez peut-être de m'expliquer pourquoi. Expliquez-moi pourquoi cela ne fait pas partie du bill.

Le président: Je n'étais pas certain que vous aviez posé une question à ce sujet.

M. Benjamin: Comme d'habitude, vous n'écoutez pas.

Le président: Vous vous étiez lancé dans des considérations sémantiques. Reposez votre question d'une façon plus directe.

M. Benjamin: Non, je ne la poserai pas, car . . .

Le président: D'accord, bien. Dans ce cas, passons à autre chose.

[Texte]

Mr. Benjamin: —it would not help. If you would just chair the meeting and leave it go at that, it would be very helpful to everybody in this room.

The Chairman: Put your question, because your time is almost up on this round.

Mr. Benjamin: No, it is not, because you are the guy that screwed this all up.

Now, Mr. Chairman, if you would be so kind as to let me continue after the first two minutes of my ten.

The Chairman: That is not correct.

Mr. Benjamin: Mr. Lawless, when you talk about confidential rates and at the same time you are in favour of competition, how confidential should those rates remain? Does a third party, or should a third party—

The Chairman: That is a good question.

Mr. Benjamin: I did not ask you.

The Chairman: No, you did not but I volunteered it because I am running the meeting, not you.

Mr. Benjamin: Yes. God, I wish we could get someone to run a meeting that knew how to.

The Chairman: Well, if they did you would be out of order nine-tenths of the time.

Mr. Benjamin: Yes, okay. If I may continue.

Mr. Ouellet: Are you sure you can remember your question?

Mr. Benjamin: Do you not think a third party would feel aggrieved and would be suspicious—because the rate is confidential and you are a common carrier, you are a public utility, one way or another—should not have the right to know what a competitor, a larger competitor, is having to pay?

Mr. Lawless: I view this in a much different way than you do. You are dwelling on the fact that they are confidential. I think the key is that they are negotiated rates between a carrier and a shipper and they happen to be confidential. I think the key is that the process allows negotiations to take place between the carrier and the shipper, and everybody has the same right; whether they have 50 cars, 1,000 cars, whether they are General Motors or American Motors, they have the same right to come to the carrier and negotiate an arrangement. Those arrangements vary all the way from the way you supply cars, the kinds of cars you supply, the service you want . . . I think every shipper has that right. So I view it on the basis that it is a good arrangement between a shipper and a carrier and it happens to be confidential. The fact that it is confidential really does not mean very much, because everybody has the same right.

• 2005

Mr. Benjamin: Then you are talking about chickens negotiating with coyotes.

[Traduction]

M. Benjamin: . . . ça ne servirait à rien. Si vous pouviez vous contenter de présider la séance et oublier le reste, ça aiderait tout le monde.

Le président: Posez votre question, car votre temps est presque écoulé.

M. Benjamin: Non, il n'est pas écoulé, car c'est vous qui avez tout embrouillé.

Maintenant, monsieur le président, si vous vouliez bien avoir l'amabilité de me laisser continuer; deux de mes dix minutes se sont écoulées.

Le président: Ce n'est pas exact.

M. Benjamin: Monsieur Lawless, quand vous parlez de tarifs confidentiels et quand vous dites en même temps que vous êtes en faveur de la concurrence, jusqu'à quel point ces tarifs doivent-ils rester confidentiels? Est-ce qu'une tierce partie devrait . . .

Le président: C'est une bonne question.

M. Benjamin: Je ne vous ai pas demandé votre avis.

Le président: Non, mais je vous l'ai donné car c'est moi qui mène la séance.

M. Benjamin: Oui. Seigneur, j'aimerais bien qu'on trouve quelqu'un de compétent pour diriger ces réunions.

Le président: Oui, et neuf fois sur dix, on vous déclarerait irrecevable.

M. Benjamin: Oui, d'accord. Je continue.

M. Ouellet: Vous êtes sûr que vous vous souvenez de votre question?

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas qu'une tierce partie se sentirait lésée, aurait des soupçons, puisque le tarif est confidentiel et que vous êtes un transporteur public, un service public; ne voudrait-elle pas connaître le tarif payé par un concurrent, un concurrent plus important?

M. Lawless: Je ne vois pas du tout cela du même point de vue que vous. Vous attachez beaucoup d'importance au caractère confidentiel de ces contrats. À mon avis, l'important, c'est qu'il s'agit de tarifs négociés entre un transporteur et un expéditeur et, il se trouve que ces tarifs sont confidentiels. L'élément clé, ce sont les négociations qui deviennent possibles entre le transporteur et l'expéditeur, et tout le monde a ce même droit, qu'il possède 50 wagons, 1,000 wagons, qu'il s'agisse de General Motors ou d'American Motors, tous ont le droit de s'adresser à un transporteur et de négocier. Ces ententes ont beaucoup de variantes, dépendent des modalités pour les wagons, du type de wagon, du service . . . Tous les gros expéditeurs ont le même droit. À mon avis, il s'agit donc d'une entente favorable entre un expéditeur et un transporteur et, il se trouve que c'est confidentiel. Le fait que ce soit confidentiel n'a pas grande signification puisque tout le monde a le même droit.

M. Benjamin: Dans ce cas, ce sont des négociations entre des poules et des renards.

[Text]

Mr. Lawless: I do not know who the coyotes are, but . . .

Mr. Benjamin: Well, the coyotes are the big shippers and the bull shippers, versus the little shippers.

Mr. Lawless: But they all have the same right.

Mr. Benjamin: Oh, yes, big deal!

Mr. Ouellet: Supplementary, Mr. Chairman. What you are saying is that the fact that everybody would be entitled to go to you and negotiate the deal is what you like in it. Whether it is confidential or not is another matter. Therefore, would you agree that we amend the bill in order that they not be confidential, that indeed all the shippers be entitled to go to you and negotiate a deal?

Mr. Lawless: I believe the confidentiality aspect of it has been driven by the shippers as much as it has by the carriers. I think the shippers have indicated very strongly that they would like a confidential arrangement. I think that is responding to that situation.

Mr. Ouellet: I thought they were opposed to it in the first place—

Mr. Lawless: No, no they are not.

Mr. Ouellet: —and it was brought about by the Ministry.

Mr. Morin: I think if we go back in time, Mr. Chairman, the Canadian railways, CN-CP, petitioned the CTC for confidential contracts on transborder traffic only. The reason we did that was because the competitive marketplace already had in it confidential contracts in the U.S. for transborder traffic. Had that not been in place, we would not have asked for it. The fact of life is that it is there now. If we are going to compete in that marketplace we must have the same ability, or we cannot compete. We did not ask for confidential contracts for domestic traffic.

Mr. Lawless: But the Canadian shippers did.

Mr. Morin: The shippers did.

Mr. Benjamin: Thinking that they could get access like U.S. shippers have. May I ask you then, if the government were prepared to accept amendments on confidential contracts, would you agree that they be limited only to shippers in Canada, origin and destination within Canada, and not on transborder traffic?

Mr. Lawless: We certainly would not agree with that. Our whole thrust is on the basis that we want and need the confidential contracts on transborder traffic. We are now getting it for domestic traffic, and we do not have any quarrel with it particularly.

Mr. Benjamin: I just asked the question the other way around. I did not want you to appear as a friendly witness.

I will move to one other area. We have had in a fairly large public way for a number of weeks now the Canadian Trucking Association, in the area of safety and maintenance and so forth, maintaining—and they still do, as I understand it—that

[Translation]

M. Lawless: Je ne sais pas qui sont les renards, mais . . .

M. Benjamin: Les renards, ce sont les gros expéditeurs, par opposition aux petits expéditeurs.

M. Lawless: Mais ils ont tous le même droit.

M. Benjamin: Oh, oui, la belle affaire!

M. Ouellet: Monsieur le président, une question supplémentaire. Vous nous dites que ce qui vous plaît, c'est que tout le monde peut venir vous voir pour négocier. Que ce soit confidentiel ou pas, c'est une autre affaire. Par conséquent, est-ce que vous accepteriez que nous modifions le bill pour supprimer le caractère confidentiel de ces négociations; tous les expéditeurs pourraient toujours aller vous voir pour négocier?

M. Lawless: À mon avis, les expéditeurs ont réclamé la confidentialité autant que les transporteurs. Les expéditeurs se sont déclarés très fortement en faveur d'ententes confidentielles. À mon sens, c'est l'issue logique de cette situation.

M. Ouellet: Je croyais qu'au départ ils étaient contre . . .

M. Lawless: Non, pas du tout.

M. Ouellet: . . . et que le ministère avait imposé cela.

M. Morin: Si nous remontons dans le temps, monsieur le président, les chemins de fer canadiens, le CN et le CP, avaient demandé à la CTC des contrats confidentiels uniquement pour les trajets internationaux. Si nous avions réclamé cela, c'est que les contrats confidentiels existaient déjà aux États-Unis pour les trajets internationaux. Sans cette circonstance, nous ne l'aurions pas demandé. Maintenant, c'est un fait accompli. Si nous voulons nous imposer sur ce marché, nous devons avoir cette même possibilité, sinon c'est impossible. Nous n'avons pas demandé les contrats confidentiels pour le trafic national.

M. Lawless: Mais les expéditeurs canadiens les ont demandés.

M. Morin: Les expéditeurs les ont demandés.

M. Benjamin: Pensant qu'ainsi ils réussiraient à se faire une place comme les expéditeurs américains l'ont fait. Dans ce cas, si le gouvernement était prêt à accepter des amendements aux contrats confidentiels, est-ce que vous accepteriez qu'on les limite aux expéditeurs au Canada, lorsque les trajets sont en provenance et à destination du Canada, en laissant de côté le trafic transfrontalier?

M. Lawless: Non, nous ne serions pas d'accord. Nous pensons justement que nous avons besoin des contrats confidentiels pour le trafic transfrontalier. Nous avons cette même disposition pour le trafic national à l'heure actuelle, et cela ne nous dérange pas particulièrement.

M. Benjamin: J'ai renversé la question, je ne voulais pas qu'on puisse penser que vous êtes un témoin favorable.

Je passe à une autre question. Depuis plusieurs semaines maintenant, on parle beaucoup de l'Association des camionneurs au sujet de la sécurité, de l'entretien, etc. C'est un sujet, la sécurité, l'inspection, les enquêtes, l'application des règle-

[Texte]

on the matter of safety, inspection, investigation, enforcement, all these areas that this government and the previous one have talked about for years, that all of those things should be in place, because those are a built-in cost for every transporter.

• 2010

They maintain that the Aviation Safety Board, the trucking safety, the rail safety investigation board, all the inspection services under the Department of Transport and CTC should all be in place and functioning before this legislation is in place; then all the transporters would know where they stand in terms of costs, or some of their costs.

What is the view of Canadian National—not to sort of put the cart before the horse, as the truckers association says—that all of these matters they are going to be confronted with in terms of cost should be in place first before you go into a new National Transportation Act and a new trucking act?

Mr. Lawless: Well, our position on that would be that we would like to see that in as soon as possible. I do not think we have ever taken a very strong view that it has to be in place prior to the NTA coming into effect; however, we believe it should not be very far behind it, and our understanding is that it will not be.

Mr. Benjamin: Well, we have heard that on a railway safety act since about 1957, I think.

You talk about if you are going to deregulate our revenues you have to deregulate our costs. But since we all have to believe that the safety, maintenance, and enforcement on safety and security is going to be enhanced, in the interests of the operations of Canadian National do you not think it would be better to know what you are faced with there before you are faced with a new National Transportation Act?

Mr. Lawless: Once again, I feel that these things should be as closely parallel as they possibly can be. It is not a perfect world. Our discussions with those that are responsible for safety legislation suggest that it is well on the way to becoming law. We expect it to be law soon; we would like to see it come in as soon as possible, but it is not a prerequisite to the National Transportation Act, in our view.

The Chairman: You can come back at another round, Mr. Benjamin. Thank you very much. Mr. Gray.

Mr. Benjamin: Did you knock off your four minutes?

The Chairman: I certainly did, and added even more for you because I like you and because your questions got good. Mr. Gray.

Mr. Benjamin: If he would just wait for it, you know, it is coming.

The Chairman: I know; sometimes I am a little impatient.

[Traduction]

ments, un sujet dont ce gouvernement et le gouvernement précédent discutent depuis des années, et on a souvent répété que tout cela devrait exister car ce sont des coûts inhérents aux opérations des transporteurs.

Ils soutiennent que le Conseil de sécurité aérienne, le Bureau d'enquête sur la sécurité du camionnage et du transport ferroviaire, de même que tous les services d'inspection relevant du ministère des Transports et de la CCT devraient tous être établis et fonctionner avant que cette loi soit adoptée. De cette façon, les transporteurs sauraient à quoi s'en tenir quant aux coûts, ou du moins pour certains de leurs coûts.

Que pense le Canadien National—sans vouloir placer la charrue devant les boeufs, comme le dit l'Association des camionneurs—du fait que tous les services qui engendreront des coûts pour eux devront d'abord être établis avant l'adoption d'une nouvelle Loi nationale sur les transports et d'une nouvelle Loi sur le camionnage?

M. Lawless: Nous sommes d'avis que tout devrait être en place aussitôt que possible. Je ne crois pas que nous ayons jamais prétendu vraiment qu'il faut que tout soit en place avant l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports; cependant, ce ne devrait pas être trop longtemps après, et nous croyons comprendre que ce ne sera pas le cas.

M. Benjamin: C'est ce que nous attendons depuis 1957 environ au sujet de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Vous prétendez que, si l'on doit déreglementer nos recettes il faut déreglementer nos coûts. Étant donné que nous devons tous croire que la sécurité, l'entretien et l'application des mesures de sécurité doivent être améliorés, dans l'intérêt des activités du CN, ne croyez-vous pas qu'il vaudrait mieux que vous sachiez ce qui s'en vient avant de faire face à une nouvelle Loi nationale sur les transports?

M. Lawless: Je vous répondrai là encore qu'à mon avis, ces questions doivent suivre un cours aussi parallèle que possible. Nous ne sommes pas dans un monde parfait. D'après les discussions que nous avons eues avec les responsables de la Loi sur la sécurité, il semble qu'il y aura une loi très bientôt. Nous nous attendons à ce que ce soit le cas, nous aimerions qu'il y en ait une aussitôt que possible, mais nous ne pensons pas que ces questions soient un prérequis pour la Loi nationale sur les transports.

Le président: Vous pourrez poser des questions au prochain tour, monsieur Benjamin. Je vous remercie beaucoup. Monsieur Gray.

M. Benjamin: Avez-vous retranché vos 4 minutes?

Le président: Certainement, je vous en ai même ajouté parce que je vous aime bien et parce que vos questions étaient bonnes. Monsieur Gray.

M. Benjamin: S'il voulait simplement attendre, son tour vient.

Le président: Je sais, je suis parfois un peu impatient.

[Text]

We are going to wind this up at 10 tonight. Just to let everyone know, tomorrow at 12 noon, regardless of where we are with CP—and I am hoping we can finish CP before 12, as they start at 9.30—in this room we will have our in camera working session. Instead of having a steering committee meeting, it is the thought of the Chair to have all those members interested to talk about where we are and where we are going. I think it would be in the interest of all. I hope we will have as good a turn-out of members there at noon as we have here today.

Mr. Benjamin: There will be seven Tories here.

The Chairman: We do not need seven, as long as there are more than you.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, that did not go into my time, did it?

The Chairman: No, that did not.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Lawless and gentlemen, this afternoon you people mentioned the Staggers Act and the success it was for the American carriers. But is it not also a fact that there exists some controversy in the United States as regards captive resource shippers that perhaps Staggers is not the absolute answer to everything for them? I say that in connection with what Mr. Morin said this afternoon, saying that you prefer to look at the captive traffic rather than the captive shipper. I guess we should take that all into context.

Mr. Lawless: There is a resolution in Congress at the moment that is suggesting that the Staggers Act be amended. They are going through a period of dialogue and discussion now on the basis that there should be some change to the Staggers Act with respect to captive shippers. They are having the same difficulty that everybody is having, and that is describing this very rare animal. I do not know where that is going to go, but so far there has not been any change to the Staggers Act in that connection.

• 2015

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Is it not true, Mr. Lawless, that we have proportionately more captive resource shippers in Canada than they do in the United States and that our captive resource shippers are more important to our economy than they are in the United States?

Mr. Lawless: Well, the difficulty we all have is agreeing on what this animal looks like. It depends on what your own interpretation is of a captive shipper. Is a potash mine in Saskatchewan a captive shipper? Mr. Morin showed you three different situations which suggested that they were captive, and yet each one of them had marine, truck and/or rail involved in the move. So what is a captive shipper? Is a captive shipper a shipper which is on one railroad?

[Translation]

Nous allons terminer à 22 heures. Pour votre gouverne à tous, demain à midi, quelle que soit la question que nous discuterons avec le CP—et j'espère terminer avec eux avant midi, étant donné qu'ils débiteront à 9h30—nous tiendrons dans cette pièce une séance de travail à huis clos. Le président a cru bon, plutôt que de tenir une séance du comité directeur, de convoquer tous les députés intéressés à faire le point. Je crois que tous seront intéressés. J'espère que beaucoup viendront à midi comme cela a été le cas aujourd'hui.

M. Benjamin: Il y aura sept conservateurs.

Le président: Nous n'en avons pas besoin de sept, dans la mesure où il y aura quelqu'un d'autre, vous mis à part.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, cet échange n'est pas retiré de mon temps n'est-ce pas?

Le président: Non, il ne l'est pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Lawless, messieurs, vous avez mentionné cet après-midi la *Staggers Act* et le succès qu'elle a connu chez les transporteurs américains. N'est-il pas vrai qu'il y a eu quand même des controverses aux États-Unis chez les expéditeurs de ressources captifs qui laissent croire que la *Staggers Act* ne répond complètement à tous les problèmes qu'ils ont? Je mentionne ceci après ce que M. Morin nous a dit cet après-midi, qu'il préfère s'occuper du trafic captif plutôt que d'expéditeurs captifs. J'estime que nous devrions voir la chose dans ce contexte.

M. Lawless: Il y a en ce moment au Congrès une résolution en vue de modifier la *Staggers Act*. Ils en sont à dialoguer, à discuter de changements à apporter à cette loi concernant les expéditeurs captifs. Ils éprouvent la même difficulté que nous avons tous, c'est-à-dire décrire ce très rare animal. Je ne sais pas vers quoi nous allons, mais jusqu'à maintenant il n'y a pas eu de modifications à la *Staggers Act* à ce sujet.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il n'est pas vrai, monsieur Lawless, que nous ayons proportionnellement plus d'expéditeurs de ressources captifs au Canada qu'ils n'en ont aux États-Unis et que nos expéditeurs de ressources captifs sont plus importants pour notre économie qu'ils ne le sont pour celle des États-Unis?

M. Lawless: Eh bien la difficulté que nous avons, c'est de nous mettre d'accord pour savoir à quoi ressemble cet animal. Cela dépend de votre propre interprétation de ce qu'est un expéditeur captif. Est-ce qu'une mine de potasse de la Saskatchewan représente un expéditeur captif? M. Morin vous a cité trois situations distinctes qui laissent croire que les expéditeurs sont captifs, et pourtant chacun d'entre eux faisait du transport maritime, du transport par camion ou par rail, ou les deux. Qu'est-ce que c'est qu'un expéditeur captif? S'agit-il d'un expéditeur qui n'utilise qu'une société ferroviaire?

[Texte]

The Chairman: That is what the bill says.

Mr. Lawless: We are suggesting that a captive shipper is really one which has no means of transportation other than railroad or truck or whatever.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): At the same time, we could identify captive shipper as one where a rail line exists now and in my area of Eastern Quebec, where there is an existing port. If there are no tankers or freighters which want to go and pick up the freight that we have at home, then I would say that the rail line going into the town of Gaspé is a captive shipper. If Air Canada, CP Air, PW, or whatever boats are available are not interested in going in and the rail line already exists, I would identify that municipality or that place as being a captive shipper.

Mr. Lawless: What about a trucking operation? Do they have trucks which serve that community?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Depending on the freight that you are hauling, of course. If you are hauling copper anodes at the present time, then the trucks are not there. But there is a safety factor that I think the bill is trying to confront. Compared with what is happening with the Staggers Act in the States, we are trying to make Bill C-18, which we have here now as an amendment to the National Transportation Act, a made-in-Canada policy. I have not read all the amendments that you have presented before the committee, but this is part of the factual information we are trying to get so that we can keep you people and CP competitive with our new National Transportation Act and at the same fulfil the needs of our "captive shippers".

Mr. Lawless: I would not suggest to you that there are not shippers who are more captive to one mode than the other, but we are suggesting that the committee give serious consideration to trying to define what this individual is and take whatever protective steps are required to make sure that shipper gets the service he needs. Our problem is that the definition is too loose and it leaves the railway with a lot more constraint on the basis of an individual shipper than any other mode.

Mr. Morin: As we said earlier, and perhaps I did not say it clearly enough, one of the differences in what we are proposing, as compared to the Staggers Act, is that there may be captive traffic and that final offer arbitration, coupled with an adequate definition of a captive shipper, will provide the great protection that is needed to ensure that the shipper is not held captive. This is not in the Staggers legislation; we are proposing that this be put in place and apply only to the captive traffic.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, it was mentioned this afternoon by the witnesses that it was fairly obvious that there would be a reduction of fares with this new legislation, as it concerns rail traffic. As opposed to what the Opposition have said time and time again that there will be no guarantee and talking generally in terms

[Traduction]

Le président: C'est ce que mentionne le projet de loi.

M. Lawless: Nous estimons qu'un expéditeur captif est un expéditeur qui n'a d'autre moyen de transport que la société de chemin de fer ou le camionnage ou un autre mode de transport.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Nous pourrions maintenant définir l'expéditeur captif comme celui qui se trouve là où existe une ligne de chemin de fer maintenant et, comme c'est le cas dans l'est du Québec d'où je viens, là où il y a un port. S'il n'y a pas de pétroliers ni de cargos pour acheminer les marchandises que nous avons chez nous, je dirais alors que la ligne ferroviaire qui dessert la ville de Gaspé est un expéditeur captif. Si Air Canada, CP Air, PW, ou tous navires disponibles ne veulent pas s'y rendre et que la ligne ferroviaire existe déjà, je dirais que cette municipalité ou cet endroit est un expéditeur captif.

M. Lawless: Que faites-vous du camionnage? Est-ce qu'ils ont des camions qui desservent cette collectivité?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Cela dépend des marchandises transportées évidemment. Si on transporte des anodes de cuivre présentement, il n'y a pas de camions. Le projet de loi essaie de traiter d'un facteur sécurité. Par rapport à ce qui se produit aux États-Unis avec la *Staggers Act*, nous essayons de faire du projet de loi C-18—qui nous est soumis pour amender la Loi nationale sur le transport, une politique élaborée au Canada. Je n'ai pas lu tous les amendements que vous avez déposés, mais cela fait partie des renseignements factuels que nous voulons obtenir afin que vous-mêmes et le CP demeuriez concurrentiels dans le cadre de notre nouvelle Loi nationale sur le transport tout en satisfaisant en même temps aux besoins de nos «expéditeurs captifs».

M. Lawless: Je n'essaie pas de vous faire croire qu'il n'y a pas d'expéditeurs qui sont plus captifs vis-à-vis d'un mode de transport que d'autres, mais nous voulons que le comité étudie sérieusement une définition de cet expéditeur et prenne les mesures protectrices nécessaires pour s'assurer que cet expéditeur obtienne le service dont il a besoin. La difficulté que nous avons, c'est que la définition est trop floue et les chemins de fer font face à beaucoup plus de contraintes quant à un expéditeur particulier que tout autre mode de transport.

M. Morin: Comme nous l'avons dit plus tôt, peut-être pas de façon suffisamment claire, ce qui est différent dans ce que nous proposons, comparativement à la *Staggers Act*, c'est qu'il peut y avoir un trafic captif mais que l'arbitrage de l'offre finale de même qu'une définition adéquate de l'expéditeur captif accorderont à l'expéditeur la plus grande protection dont il a besoin pour ne pas être captif. Cela ne fait pas partie de la *Staggers Act*, mais nous proposons que cela soit adopté et appliqué seulement à l'expéditeur captif.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, les témoins ont mentionné cet après-midi qu'il était assez évident que cette nouvelle loi ne réduirait pas les tarifs en ce qui a trait au trafic ferroviaire. Contrairement à ce qu'a dit l'opposition à plusieurs reprises—à savoir qu'il n'y aura pas de garantie—et en ce qui concerne d'une façon générale les

[Text]

of either cargo or passenger traffic, I think the remark that you gentlemen made is very interesting, especially in terms of the shippers, because I am sure that that will certainly perk up their ears a bit. I appreciate that comment you made.

• 2020

Mr. Chairman, my last question for the second round. If we go back to what you gentlemen have said in your evidence today, and I understand you will be coming back . . . With the amendments you have proposed, and I would assume from other rail carriers that we will be getting other amendments . . . This is more philosophical and perhaps you do not want to answer, but do you believe that your proposed amendments, whether they be accepted in whole or in part, will put you on an equal footing with your chief competitor, CP, and at the same time offer the Canadian shipper a better opportunity to get his produce to market?

Mr. Lawless: We think the amendments generally improve the bill from the standpoint of the carrier-shipper relationship. We believe those amendments we are suggesting do not do any violence at all to the concepts which were originally outlined in *Freedom to Move* and are now restated in Bill C-18.

We think these amendments put the railways in a better position to remain as a major competitive transportation force in the marketplace, and that is our major concern. We do not want to get ourselves in a position through legislation that would see us not end up with a first-class rail transportation system in Canada, which Canadian exporters really need to ensure they remain competitive in the marketplace. That is our real desire.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you. Mr. Chairman, one final question. At the same time, we will go back to branch-line abandonment. Mr. Lawless, are you people at CN ready to go head-to-head on rubber with private trucking companies and your chief competitor in the rail lines?

Mr. Lawless: You are tying it to branch-line abandonment, so I am assuming you are making reference to alternate service. If the traffic is there and the business is there, as a railway Canadian National wants to continue to service those shippers and move that traffic. Where we find it is more economical to put in place an alternate rubber service, that is what we would do.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. I am taking the questioners tonight in the same order as this morning. We have fewer members, so there will perhaps be more time for the individual questions because I have Mr. Reid, Mr. Taylor, Mr. Angus, and Mr. Belsher. Then we go round and round and round again.

With the consent of the committee, just on this captive-shipper situation, Mr. Morin, you said the definition in the bill was perhaps a little too loose or vague or general. You had a word . . . I was not quite sure what, but we have not really gone

[Translation]

marchandises ou les passagers, j'estime que votre remarque, messieurs, est très intéressante, surtout pour les expéditeurs, car je suis certain que la chose va attirer leur attention. Je vous suis reconnaissant de cette observation.

Monsieur le président, ceci sera la dernière question que je poserais ce tour-ci. En vous écoutant aujourd'hui, et je sais que vous comparaitrez de nouveau devant ce Comité . . . Vous avez proposé certains amendements et je suppose que d'autres compagnies ferroviaires en proposeront également . . . Cette question vous semblera peut-être théorique et il vous appartiendra d'y répondre ou non, mais pensez-vous que le CN, en proposant ces amendements, qu'ils soient acceptés en tout ou en partie, parviendra à s'aligner sur le CP, votre principal concurrent tout en facilitant l'expédition des produits qui lui sont confiés?

M. Lawless: Nous pensons que les amendements améliorent le projet de loi dans la mesure où ils facilitent le rapport transporteur-expéditeur. Nous ne pensons pas que ces amendements vont à l'encontre des idées-force exprimées dans le document *Aller sans entraves* et reprises dans le projet de loi C-18.

À notre avis, ces amendements permettent aux compagnies de chemins de fer de continuer d'être un mode de transport compétitif sur le marché, et c'est ce qui nous intéresse en tout premier lieu. Nous ne voudrions pas que ce projet de loi nous empêche de devenir un mode de transport ferroviaire de première classe, ce dont ont besoin les exportateurs canadiens s'ils veulent demeurer concurrentiels sur les marchés. Voilà ce que nous désirons.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci. Une dernière question, je vous prie, monsieur le président. Je voudrais revenir également à cette question d'abandon de lignes secondaires. Monsieur Lawless, le CN est-il prêt à livrer concurrence aux compagnies privées de transport routier et au CP?

M. Lawless: Vous avez parlé d'abandon de lignes secondaires, ce qui m'amène à penser que vous faites allusion aux autres types de service. Si le trafic se maintient, le Canadien National, compagnie de chemins de fer, désire continuer à acheminer ces produits. Nous choisirons la route lorsque nous estimerons que ce sera plus économique de le faire ainsi.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci infiniment. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gray. Je donne la parole aux députés ce soir dans le même ordre que ce matin. Il y a moins de députés présents, si bien que chacun aura peut-être davantage de temps à sa disposition, mais pour l'instant, j'ai M. Reid, M. Taylor, M. Angus et M. Belsher sur ma liste. Nous passerons ensuite aux tours suivants.

Si le Comité me le permet, j'aimerais poser une question à M. Morin, à propos des expéditeurs captifs. Vous avez précisé que la définition donnée dans le projet de loi était peut-être un peu trop vague, un peu trop générale. Vous avez utilisé un

[Texte]

onto this, and perhaps members will be onto it more precisely when we meet you again later.

But in the amendment you have suggested, looking at it just as a layman but having been a little versed in this stuff for two years, is not your definition so tight that perhaps there is not going to be any captive shipper and therefore the CLRs and other things in this bill may not apply?

Mr. Morin: I do not believe so, Mr. Chairman. The problem with the definition in the bill, which is that you are captive if you are located in the lines of one railway only, ignores totally the fact that we are in an intermodal world. One of the slides I put on the screen earlier today pointed out that since 1946 railways dominated the transportation scene in Canada. The trucking industry really dominates the transportation scene. If we ignore that, we ignore reality. In fact it is there; we will recognize it and we will cope with it, and we think final-offer arbitration is the way to do it.

The Chairman: Fine. Thank you very much. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. I do not know who was feeding you those questions on the captive shipper, because I wanted to emphasize that point at this moment. As Mr. Morin points—

The Chairman: You feed your questions and I will feed mine.

Mr. Reid: —out, it is an intermodal world, an intermodal system. If you were talking about the public duty and an abandonment or a subsidy arrangement, you did indicate you would have it go to tender to determine what those subsidy rates would be; in which instance someone, presumably the Minister, would have to determine the kind of service that would be rendered to that remote community. It could be rubber, it could be wheels, it could be trucks.

• 2025

I would ask you, then, either Mr. Lawless or Mr. Morin, to address the situation of a captive shipper starting off on the basis of a two-point area, rail and trucks. At this moment, surely that community or that shipper is not a captive shipper. Suppose, then, an application were made to abandon the rail. If on approval the freight rail traffic were abandoned, and on the reliance that there is a remaining trucking carrier, does that area then become a captive community or a captive shipper who happens to be a single shipper, or whatever, in that community?

Mr. Lawless: In effect it becomes captive to one mode, but it does not become captive to one carrier. If you were looking at a community that has highways, there could be any number of truckers that could service it.

The other thing I think we should remember is that if an abandonment takes place, and the railway is the mode that

[Traduction]

terme... Je ne m'en souviens plus, et nous n'en avons pas réellement discuté jusqu'à présent, et les députés voudront peut-être vous en demander de plus amples détails lorsque nous vous reverrons.

Je ne suis pas expert en la matière bien que je m'intéresse à ces questions depuis deux ans, mais ne pensez-vous pas que la définition que donne votre amendement est si stricte qu'il n'y aura pas d'expéditeur captif, ce qui rendrait par conséquent caducs les prix de lignes concurrentiels et autres dispositions de ce projet de loi?

M. Morin: Je ne le crois pas, monsieur le président. D'après la définition qu'en donne le projet de loi, tout expéditeur est captif s'il est situé sur les lignes d'une seule compagnie ferroviaire, définition qui fait totalement abstraction du fait que nous vivons dans un monde intermodal. Je vous ai montré tout à l'heure une diapositive indiquant que le chemin de fer était le mode de transport par excellence au Canada depuis 1946. Or, c'est en fait l'industrie du camionnage qui est le mode de transport privilégié. En faire abstraction c'est se leurrer. C'est un fait, nous nous en rendons compte, nous nous en accommodons et nous pensons que la meilleure façon de procéder est d'être jugé sur les offres que nous présentons.

Le président: Bien. Je vous remercie. Monsieur Reid.

M. Reid: Je vous remercie, monsieur le président. Je ne sais pas qui vous a remis ces questions à propos des expéditeurs captifs, car c'est précisément ce que je voulais dire. Comme l'a fait valoir M. Morin...

Le président: Occupez-vous de vos questions et moi, je m'occuperai des miennes.

M. Reid: ... nous vivons dans un monde intermodal. S'il s'agissait du service public, de l'abandon de lignes ou de l'octroi d'une subvention, vous avez dit qu'un appel d'offres serait tenu pour décider du montant de ces taux subventionnés; dans ce cas, quelqu'un, très probablement le Ministre, devrait décider du type de service à offrir à cette localité éloignée. Il pourrait choisir le service routier, le service de transport par camion.

Je vous demanderais alors, monsieur Lawless ou monsieur Morin, de me dire quelle serait la situation si un expéditeur captif avait le choix entre le chemin de fer et la route. Pour l'heure, je ne crois pas que cette localité ou que cet expéditeur soit considéré comme captif. Supposons alors qu'une demande d'abandon de lignes était présentée. Si cette demande était approuvée et que le transport par rail était abandonné mais à condition que le transport puisse se faire par la route, cette localité deviendrait-elle alors captive ou cet expéditeur, seul dans cette collectivité, deviendrait-il captif?

M. Lawless: En fait, cette collectivité serait tributaire d'un mode de transport, mais pas d'un transporteur. Si une autoroute la desservait, le transport par route pourrait se faire par plusieurs compagnies de transport routier.

D'autre part, et il est important de garder cela à l'esprit, si une ligne ferroviaire est abandonnée et que la compagnie de

[Text]

continues to service that territory, say by truck, as long as it is the railway serving it, it comes under the same rules and regulations of this proposed transport act. So we would have those same rules and regulations; whereas if you abandon it to another company, if you want, a non-railway company, it would not come under this proposed act. So there is the protection you have there, if you really wanted to use it.

Mr. Reid: I am addressing myself to clause 120, dealing with confidential contracts, and I would now address the question to Mr. Lawless. Suppose this is in an area of either competitive line rates, running track terminal lines, or whatever, or in such a situation where you are concerned with abandonment. The clause on confidential contracts applies only to railways, and it says any railway company might enter into confidential contracts. Where and how do you see confidential contracts maybe being abused in one or another of these areas, and particularly, either in an abandonment or in competitive line rates?

Mr. Lawless: As I mentioned before, as long as it is the railway that is making that contract, whether it is by an intermodal system or a straight railway system or a straight truck system, they come under the same jurisdiction as the rail line itself.

Mr. Reid: I am not going to accuse people of always not being above-board in their arrangements and business transactions, but do you see any opportunity for the abuse of confidential contracts in any one of these tight-squeeze situations?

Mr. Lawless: I am not sure whether you mean abuse by the carrier or abuse by the shipper. Do you mean abuse by the carrier?

Mr. Reid: Well, if we are talking about confidential contracts, it has to be by the carrier.

Mr. Lawless: I think you have to come back to what I indicated a confidential contract is. It is a negotiated arrangement between a shipper and a carrier. And it is a contract. It is a legal binding contract. It has termination clauses in it. It has conditions in it. You have to abide by it or you are breaking the contract.

I am not sure whether that goes part of the way to answering the question or not.

• 2030

Mr. Reid: Well, yes it does. I am really concerned with the carrier, and I do not want to belabour it, but I am wondering if it cannot be used to the prejudice of another carrier in fixing rates, or another person?

Mr. Lawless: There can be no way that a rate can be fixed if the two parties agree to the rate. I think we have to dwell on the fact that although they happen to be confidential, they are a contract between a shipper and a carrier that is negotiated; it is not imposed.

[Translation]

chemin de fer continue de desservir ce territoire, par camion, disons, du moment que c'est la compagnie de chemin de fer qui le dessert, les mêmes règles et les mêmes règlements prévus par cette nouvelle loi sur les transports s'appliquent. Ce qui ne serait pas le cas si une autre compagnie, une compagnie non ferroviaire, desservait ce territoire. Ainsi, le législateur a à sa disposition certaines garanties.

M. Reid: Je pense en particulier à l'article 120 qui porte sur les contrats confidentiels et je voudrais adresser cette question à M. Lawless. Supposons qu'il s'agit d'une région où s'appliquent les prix de ligne concurrentiels, les lignes terminus, peu importe, où un abandon de lignes et trains. L'article du projet de loi portant sur les contrats confidentiels ne s'applique qu'aux compagnies de chemin de fer et prévoit que toute compagnie de chemin de fer peut conclure des contrats confidentiels. Ne pensez-vous pas que ces contrats confidentiels pourraient donner lieu à des abus surtout lorsqu'un abandon de lignes est envisagée ou en ce qui concerne ces prix de ligne concurrentiels?

M. Lawless: Comme je l'ai déjà dit, tant que c'est la compagnie ferroviaire qui conclut ce contrat, qu'il passe par le système intermodal, par la compagnie de chemin de fer ou par une compagnie de transport routier, les mêmes règles que pour la compagnie ferroviaire elle-même s'appliquent.

M. Reid: Je ne voudrais pas accuser tout le monde de ne pas être blanc comme neige lorsqu'il s'agit de transactions commerciales, mais ne pensez-vous pas que ces contrats confidentiels, lorsque la marge de manoeuvre est limitée, pourraient donner lieu à des abus?

M. Lawless: Des abus de la part du transporteur ou de la part de l'expéditeur?

M. Reid: Eh bien, s'il s'agit de contrats confidentiels, c'est forcément de la part du transporteur.

M. Lawless: Je crois qu'il faut revenir à ce que nous entendons par contrat confidentiel. Un contrat confidentiel est un accord négocié entre un expéditeur d'une part et un transporteur d'autre part. De plus, c'est un contrat. C'est un contrat exécutoire. Des clauses de cessation de services, des conditions y sont stipulées. Ces clauses doivent être respectées sinon le contrat devient nul et non avenu.

Je ne sais pas si cela répond à votre question, ou non.

M. Reid: Si, justement. C'est le transporteur qui m'inquiète particulièrement, et je ne voudrais pas trop m'attarder là-dessus; mais est-ce que le fait de fixer des tarifs ne pourrait pas nuire à d'autres transporteurs, notamment?

M. Lawless: Il est impossible d'imposer des tarifs, si les deux parties en question conviennent d'un prix. N'oublions-pas que même s'il s'agit d'un contrat confidentiel entre un expéditeur et un transporteur, ce contrat est néanmoins négocié et n'est aucunement imposé.

[Texte]

Mr. Reid: Mr. Chairman, I will leave that line of questioning and move on to the competitive line situation again. Your concern about the American impact seems to be greater than that of Peat, Marwick and their study of competitive line rates. I am accepting your position that it is a matter of concern to the railways and that American access will be increased by reason of switching or whatever interconnecting links or lines may be. Would you tell me, in the interest of peace and harmony on both sides of the river, and establishing a reciprocal arrangement, would it be preferable for us to lobby an opportunity for Canadian lines operating in the States to have the same right as given in Bill C-18, or are you asking, or would you ask, us to do something to say that Bill C-18 only applies to Canadian railways?

Mr. Lawless: My answer to that, and I will ask Mr. Morin to comment too, is I tried to indicate to you that we are talking about the elephant and the mouse here.

Mr. Reid: We cannot change that.

Mr. Lawless: It is about 80:20. About 80% of the traffic goes south and 20% comes north, and what we would be arranging would be a reciprocal arrangement that would see substantial access to Canadian traffic going south; the same access but very limited volume available in the other direction. I really believe that although reciprocal arrangements sound great from a standpoint of fairness, when you look at the business that is available, it would be grossly and totally unfair.

Mr. Morin: The only thing I can add to that, Mr. Chairman, is our proposed amendments specifically ask that any carrier not subject to the bill be excluded from the use of any of the competitive access measures.

Mr. Reid: Would as an option or alternative be acceptable such as a limitation as the originating business terminating at any point of destination in Canada—picking up and delivering in Canada?

Mr. Lawless: If you are talking about American railroads that would be accessing Canadian traffic, they only want it so they can haul it south and get it onto their system that goes throughout the United States. I do not think it would be very effective that way.

Mr. Morin: There are some problems when you consider that, because the bill, even as it is now written and even as imperfect as we think it is, does put some safeguards in there. They do not allow any double-dipping. You cannot have a confidential contract and also have competitive access measure. There is no way of policing that once the movement is in the United States.

For instance, there could be a final offer arbitration case on the rate between the origin point in Canada and the U.S. border, and there could be a confidential contract in place

[Traduction]

M. Reid: Monsieur le président, laissons cela de côté et revenons aux prix de ligne concurrentiels. Vous semblez vous inquiéter plus que Peat et Marwick des répercussions que le prix de ligne concurrentiel pourrait avoir sur les Américains. Je comprends bien que cette affaire touche de près les chemins de fer et que les Américains auront un plus grand accès encore à nos lignes grâce aux changements de voies ou aux accords possibles. Puisque nous cherchons évidemment à maintenir la paix et l'harmonie des deux côtés du fleuve et que nous visons une entente de réciprocité, vaudrait-il mieux que nous exercions des pressions pour que les chemins de fer canadiens circulant aux États-Unis aient les mêmes droits que ceux que prévoit le projet de loi C-18? Ou préféreriez-vous plutôt que nous n'appliquions les dispositions du projet de loi qu'aux chemins de fer canadiens?

M. Lawless: M. Morin pourra répondre lui aussi, mais je vous répliquerai en vous citant le cas de l'éléphant et de la souris.

M. Reid: Mais nous ne pouvons rien à cela.

M. Lawless: La proportion est d'environ 80 à 20: quelque 80 p. 100 du trafic ferroviaire circule vers le Sud, et le reste—20 p. 100—vers le Nord; s'il y avait réciprocité, les Américains gagneraient un accès substantiel à tout le trafic canadien se dirigeant vers le Sud, alors que les Canadiens auraient, quant à eux, un accès substantiel eux aussi à tout le trafic circulant vers le Nord, mais ce trafic représenterait néanmoins un volume extrêmement limité. La réciprocité est évidemment très séduisante du point de vue de l'équité, mais lorsqu'on regarde le volume d'affaires possible, elle devient extrêmement injuste.

M. Morin: Permettez-moi d'ajouter une chose, monsieur le président: les amendements que nous proposons demandent spécifiquement d'empêcher tout transporteur auquel ne s'appliqueraient pas les dispositions du projet de loi d'avoir accès aux prix de lignes concurrentiels.

M. Reid: Est-ce qu'une solution de rechange acceptable pour vous pourrait être de limiter les mouvements du transporteur venant d'ailleurs et de l'obliger de s'arrêter au Canada, n'importe où, pour ramasser ou livrer de la marchandise, par exemple?

M. Lawless: Si vous parlez des chemins de fer américains, la seule raison pour laquelle ils souhaiteraient avoir accès au trafic ferroviaire canadien, c'est pour pouvoir remorquer les wagons vers le Sud et les faire passer à leur propre réseau à l'échelle des États-Unis. Je ne pense pas que ce serait très efficace.

M. Morin: C'est une solution qui ne serait pas sans problèmes: le projet de loi, si imparfait soit-il, apporte néanmoins des garanties. Il ne permet pas que l'on paye deux fois pour la même chose. Il ne permet pas de combiner les contrats confidentiels aux mesures d'accès concurrentielles. Une fois que le véhicule circule aux États-Unis, on ne peut plus exercer de surveillance.

Ainsi, s'il y avait une offre finale par arbitrage fixant le tarif entre le point d'origine au Canada et la frontière américaine, d'une part, puis un contrat confidentiel, d'autre part, pour les

[Text]

within the U.S., and there would be absolutely no way of knowing that. There could be double-dipping, and there could be an even greater advantage to a U.S. carrier without us even knowing about it, so we have to be very concerned about that possibility.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman, and I want to leave on that note, because, personally, that is an area I am concerned about.

The Chairman: Yes, Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Lawless, were you referring to Part III, subclause 135(5), in that regard, in terms of no way of policing it? That is the one where it says:

• 2035

Where a competitive line rate has been established for a shipper in respect of a movement of traffic of a shipper over a continuous route, no other competitive line rate may be established in respect of that movement while that rate is in force.

Is that the one you are referring to?

Mr. Morin: Yes.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid, for that. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much. Mr. Lawless, how extensively do you use agreed charges now?

Mr. Lawless: Agreed charges at one time were a very big part of our activity in the railways but they have been decreasing substantially each year. I am not sure what the percentage would be now.

Have you any idea?

Mr. Morin: I am not sure either. We could find it out, if you like.

Mr. Lawless: It is a much smaller percentage today than it was a few years ago. More major movements are done on a straight negotiated basis, like large coal movements or such. There are very few agreed charges today.

Mr. Taylor: When the new act comes in then, is it likely the agreed charges may disappear altogether and you will go to the confidential contracts?

Mr. Lawless: I would see the confidential contracts displacing the majority of that kind of activity.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Morin: In all fairness, though, the bill does allow for the continuation of agreed charges, but I agree they would likely be phased out and replaced by something else.

Mr. Taylor: Yes, I know the bill allows it. But it seems to me they are decreasing now and, as a shipper, I think I would much rather have a confidential contract than an agreed charge. They are both negotiated, but one may give me a much better deal.

[Translation]

lignes américaines, nous n'aurions aucune façon de le savoir. Il pourrait y avoir dédoublement, et le transporteur américain s'en trouverait encore plus avantage, sans que nous puissions le savoir. Par conséquent, attention à cette solution.

M. Reid: Merci, monsieur le président; voilà ce sur quoi je veux maintenant m'arrêter, car c'est une éventualité qui m'inquiète personnellement.

Le président: Bien. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Lawless, est-ce le paragraphe 135(5) de la partie III auquel vous faites allusion lorsque vous dites que c'est impossible à vérifier? Je cite le paragraphe:

Lorsqu'un prix de ligne concurrentiel a été établi pour un expéditeur à l'égard d'un transport de marchandises effectué pour celui-ci sur un parcours continu, aucun autre prix de ligne concurrentiel ne peut être établi pour ce transport pendant que ce prix est en vigueur.

Est-ce bien le paragraphe auquel vous avez fait allusion?

M. Morin: En effet.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Reid. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup. Monsieur Lawless, dans quelle mesure avez-vous recours aux prix convenus?

M. Lawless: Il fut un temps où dans les chemins de fer, nous faisons énormément appel aux prix convenus, mais nous le faisons de moins en moins à chaque année. Je ne sais même pas ce que cela représente aujourd'hui en pourcentage.

Avez-vous une idée?

M. Morin: Je n'en suis pas sûr moi non plus. Mais nous pourrions vous donner le chiffre, si vous le désirez.

M. Lawless: Le pourcentage est beaucoup plus faible aujourd'hui qu'il ne l'était il y a quelques années. Les transports les plus importants font de plus en plus l'objet de négociations aujourd'hui, comme dans le cas des gros transports de charbon, notamment. Il y a très peu de prix convenus aujourd'hui.

M. Taylor: Une fois le projet de loi adopté, est-il probable que les prix convenus disparaîtront totalement et que vous ne fonctionnerez plus que par l'octroi d'un contrat confidentiel?

M. Lawless: Je prévois que les contrats confidentiels remplaceront la majorité des prix convenus.

M. Taylor: En effet.

M. Morin: À vrai dire, le projet de loi prévoit le maintien des prix convenus, mais je pense en effet qu'ils disparaîtront graduellement et seront remplacés par autre chose.

M. Taylor: Oui, je sais que le projet de loi le prévoit. Mais puisqu'ils sont déjà de moins en moins fréquents, je leur préférerais moi-même, si j'étais expéditeur, les contrats confidentiels. Tous deux font l'objet de négociations, mais l'un donne des avantages beaucoup plus nets que l'autre.

[Texte]

I find it difficult to understand the opposition to the confidential contracts, because if I am on your line and I want to ship a carload of chickens and my neighbour wants to ship a carload of steel, surely I should not have to pay the same rate for a carload of chickens where you just simply dump them into your truck and away you go, compared with the heavy hauling of steel, loading it, unloading and so on.

Is that not in itself a reason for confidential contracts?

Mr. Lawless: Commodity rates have always been different. Chickens and steel get different rates, and I guess they will continue to get different rates. Now we have the opportunity to sit down and negotiate with a shipper and remain confidential on what that is.

Mr. Taylor: Yes. I support confidential rates because I have used them all through my life. I have a boys' camp, 150 boys. If I go and buy a side of beef I want a confidential contract. I do not want to pay the regular price; I cannot afford it. He is selling the whole side at one time, or maybe the whole critter, so I get a special price. If I am buying 25 pounds of chocolate or cocoa, I get a better price than if I only buy one can. These are confidential; that is not broadcast to the whole neighbourhood. But what is wrong with that? The dealer is selling a great deal at one swoop and I am getting a better deal because I am buying that much.

Mr. Lawless: That is why the shippers love confidential contracts.

Mr. Taylor: Yes. It is part of the marketplace. I just cannot find reasons why people are so afraid of confidential contracts. We have been using them in other ways pretty near all our lives.

The other thing that bothers me a little bit is this definition of the "captive shipper". I know a chap who ships his oil on the Canada pipeline. He is really a captive shipper. He has no other way of shipping that oil from Alberta down to Thunder Bay, so he is a captive shipper. But under the act he is not.

Is that the point you have been endeavouring to make as well?

Mr. Morin: That is one of the points, yes, sir. It is only a captive shipper if he is located on one rail line.

Mr. Taylor: Yes. I know a great number of our highways in Alberta, and particularly our district roads, where there is only one truck, no railway at all and they have a trucker that has been operating. Somebody else can come in there with another truck if they want to, but they have a hard job surviving when a fellow has given good service for a number of years. He has

[Traduction]

Je comprends mal l'opposition à l'égard des contrats confidentiels. Si j'utilise votre ligne et que je veuille expédier un wagon plein de poulets, alors que mon voisin souhaite quant à lui expédier un wagon d'acier, j'espère qu'on ne me fera pas payer le même prix pour mes poulets que pour l'acier: après tout, il suffit de décharger les poulets dans un camion pour les voir disparaître, alors que l'acier doit être remorqué, chargé et déchargé, notamment.

Est-ce que cela ne justifie pas en soi les contrats confidentiels?

M. Lawless: Les tarifs s'appliquant au transport des marchandises ont de tout temps varié selon la marchandise. Les poulets et l'acier ne se transportent pas au même prix, et j'imagine qu'il en sera toujours ainsi. Aujourd'hui, nous avons la possibilité de négocier le tarif de transport avec un expéditeur et de garder le contrat confidentiel.

M. Taylor: En effet. Je suis d'accord pour garder les tarifs confidentiels, puisque c'est ainsi que j'ai fonctionné toute ma vie. J'ai un camp de vacances pour 150 garçons. Supposons que je souhaite acheter la moitié d'un boeuf, je voudrais bien conclure un contrat confidentiel, surtout si je ne peux me permettre de payer le prix régulier. Comme le vendeur peut me vendre la moitié de la bête d'un seul coup, ou même toute la bête, il est normal que j'achète à un prix spécial. Si j'achète 25 livres de chocolat ou de cacao, cela me coûtera meilleur marché que si je n'en achète qu'une boîte. Tous ces prix conclus sont confidentiels, et il n'est pas question d'aller les crier sur les toits. Quel mal y a-t-il à cela? Le vendeur vend une grande quantité de sa marchandise d'un seul coup, et moi-même, j'achète à bien meilleur prix, puisque j'achète en quantité.

M. Lawless: C'est pourquoi les expéditeurs préfèrent les contrats confidentiels.

M. Taylor: En effet, c'est courant sur le marché. Je ne comprends pas pourquoi on a si peur des contrats confidentiels. Après tout, on négocie confidentiellement bien d'autres choses quotidiennement.

L'autre chose qui me tracasse quelque peu, c'est la définition de ce qu'est un «expéditeur captif». Je connais quelqu'un qui expédie son pétrole par les oléoducs canadiens et que je considère tout à fait comme un expéditeur captif. Il est impossible pour lui d'expédier son pétrole de l'Alberta à Thunder Bay d'une autre façon, et c'est pourquoi il est tout à fait captif. Mais en vertu de la loi, il ne l'est pas nécessairement.

Est-ce que c'est cela que vous avez essayé de nous expliquer aussi?

M. Morin: En effet. L'expéditeur est captif s'il habite un endroit où il n'y a qu'une ligne de chemin de fer.

M. Taylor: C'est vrai. Le long de nos routes de district particulièrement et de nos autoroutes en Alberta, il n'y a souvent pas de lignes de chemin de fer, et il n'y a souvent qu'un seul camionneur qui assure le transport des marchandises. N'importe quel autre camionneur peut essayer d'entrer sur le marché, mais il aurait du mal à survivre et à faire des affaires,

[Text]

the business wrapped up. Now, is he a captive shipper? He is happy, he is satisfied.

• 2040

Mr. Lawless: He is a happy captive shipper.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Taylor: Really, this captive shipper problem bothers me quite a bit. I have not been able to resolve it in my mind the way I would like to see it. Your help today has helped to solidify that.

Mr. Morin: Perhaps I could make one more comment about the "captive shipper" issue. I find I cannot quarrel with an opportunity to examine whether or not there is an alternative. If there is not alternative, then we agree that the traffic is captive. If there is an alternative, can it really be captive? Should we not know?

Mr. Taylor: That is one of the thoughts that has been bothering me as well.

One other thing that bothers me about the intermodal is that sometimes we think pipelines are only going to be used for oil and water and liquids, but there are tests going on that show that you can ship wheat by pipeline—

Mr. Lawless: And coal.

Mr. Taylor: —and coal. When these things get to the point where they are competitive with present methods of shipping, we are going to have another intermodal that is going to be difficult to deal with.

If I can ship my domestic coal and slag from Drumheller to Thunder Bay, or to Ontario Hydro, maybe we could get a market, maybe we could compete then with the American price.

I think we have to consider, and this is for the next 25 years, as you say, that pipeline haulage may well become a real competitive item during that period.

Would that be your comment as well?

Mr. Morin: I think we should examine all the alternatives.

Mr. Taylor: Is CNR looking into pipeline transportation?

Mr. Lawless: Perhaps I might comment on that, Mr. Chairman.

At the time the B.C. Northeast Coal was put in place, there was a major study done on whether that coal should go by slurry pipe from Tumbler Ridge to Prince Rupert or whether it should go by rail. Eventually it was determined that it would go by rail.

However, there was a feasibility study done that said you could move that coal in slurry pipeline from Tumbler Ridge

[Translation]

surtout si le premier camionneur a toujours donné du bon service et depuis longtemps. C'est le premier qui s'est accaparé la totalité du marché. Est-ce que l'on considère les expéditeurs comme étant captifs pour autant? Pourquoi, s'ils sont satisfaits du service?

M. Lawless: C'est un expéditeur captif heureux.

Des voix: Oh, oh!

M. Taylor: Vraiment, le problème des expéditeurs captifs me tracasse pas mal. Je n'arrive pas à tirer cette histoire au clair. Votre témoignage d'aujourd'hui me confirme dans mon idée.

M. Morin: Je pourrais peut-être ajouter quelque chose à propos des expéditeurs captifs. Je n'ai rien contre le fait d'avoir la possibilité d'examiner s'il y a d'autres options. S'il n'y a pas d'autre mode de transport, nous convenons alors que le trafic est captif. S'il y a un autre moyen de transport, peut-il vraiment s'agir d'un expéditeur captif? Ne devrions-nous pas le savoir?

M. Taylor: Moi aussi, c'est quelque chose qui me tracasse.

Toujours à propos des modes de transport intermodaux, cela m'agace quand on dit que les pipelines ne servent qu'à acheminer du pétrole, de l'eau ou des liquides alors que des essais menés montrent que l'on peut expédier du blé par pipeline...

M. Lawless: Et du charbon.

M. Taylor: ... et du charbon. Lorsque ces modes de transport pourront rivaliser avec les méthodes actuelles d'expédition, il y aura un autre système intermodal avec lequel il sera difficile de composer.

Si on peut expédier le charbon et les scories de Drumheller à Thunder Bay ou à l'Hydro-Ontario, peut-être y a-t-il moyen de créer un marché et de rivaliser avec les Américains.

Il faut songer que dans les 25 prochaines années, comme vous le dites, le transport par pipeline pourra fort bien devenir un mode de transport concurrentiel.

Êtes-vous d'accord?

M. Morin: Je pense qu'il faut examiner toutes les options.

M. Taylor: Est-ce que le CN étudie la question du transport par pipeline?

M. Lawless: Un petit commentaire, si vous me le permettez, monsieur le président.

Au moment où la *B.C. Northeast Coal* a été créée, une étude importante a été faite sur la possibilité de transporter le charbon de Tumbler Ridge à Prince Rupert par pipeline à boues ou par voie ferrée. On a fini par choisir le chemin de fer.

Reste qu'une étude de faisabilité a montré qu'il était possible d'acheminer du charbon par pipeline à boues de

[*Texte*]

through to Prince Rupert. Although the cost would be somewhat higher, the feasibility was there.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lawless, I will return to that supplementary of mine.

There is a statement in the briefing book that we were given by the the Minister's office . . . I would like to read a paragraph to you that deals with that particular item and get your reaction to it.

Item five refers to subclause 135.(5) and states:

Item five is intended as a safeguard against substantial shorthauling and diversion of Canadian traffic to U.S. railways. In the absence of this safeguard, it would be possible for a shipper moving goods from a Canadian origin to a Canadian destination to have competitive line rates established over both the originating and terminating portion of the movement, but bridged by a U.S. railway in between.

In essence, if Canadian shippers could route their traffic through the U.S. over the lines of U.S. railways, from and to U.S. border interchanges with Canadian railways, the result would be a massive diversion of both eastbound and westbound Canadian traffic from origins in Canada to destinations in Canada.

The restriction contained in subclause 135.(5) will prevent such diversion of U.S. traffic from occurring.

Are you saying that you disagree with that assessment; that in fact this particular clause will not prevent such diversion of traffic?

Mr. Morin: In fact, we agree with the clause. We agree that there should be some safeguards.

Mr. Angus: But do you agree that the wording of this clause is sufficient to provide that protection?

Mr. Morin: We have not proposed an amendment to the clause, so we consider the wording acceptable. Could we find better wording? I think anyone could sit down and find a better set of words, because you thought of them yourself. But we agree with the safeguard that is in there.

• 2045

Mr. Angus: I am a bit confused, because Mr. Lawless in his previous answer said yes, there is the problem of there being no way of policing that in the United States.

Mr. Benjamin: That is right. It is a confidential contract.

Mr. Angus: Yes.

Now, admittedly, this section deals with the competitive line rate. But I am wondering, if there is a problem in the confiden-

[*Traduction*]

Tumbler Ridge à Prince Rupert. Même si cela était un peu plus coûteux, c'était possible.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Lawless, je vais revenir à ma question supplémentaire de tout à l'heure.

Dans le cahier de documentation que nous a remis le cabinet du ministre, il y a une déclaration que je voudrais vous lire qui porte précisément sur le point et sur laquelle j'aimerais avoir vos commentaires.

Le point cinq porte sur le paragraphe 135.(5) et se lit comme suit:

Ce paragraphe doit servir de protection contre le transport sur de courtes distances et le détournement du trafic canadien vers les chemins de fer américains. Sans cette protection, un expéditeur pourrait transporter des marchandises entre un point de départ au Canada et une destination canadienne pour que s'appliquent les prix de ligne concurrentiels sur la portion du parcours qui se trouve à l'origine et à destination, mais en passant par les États-Unis entre ces deux points.

Essentiellement si les expéditeurs canadiens pouvaient acheminer leurs marchandises par les États-Unis et se servir des voies ferrées américaines, à partir et à destination des points de raccord frontaliers avec les chemins de fer canadiens, il en résulterait un détournement massif du trafic ouest-est et est-ouest canadien depuis le point de départ au Canada vers des destinations canadiennes.

La restriction qui figure au paragraphe 135.(5) empêchera ce genre de détournement du trafic.

Êtes-vous en train de me dire que vous êtes en désaccord avec ce que je viens de dire? Estimez-vous que cette disposition n'empêchera pas les détournements de ce genre?

M. Morin: En fait, nous sommes en faveur de ces dispositions. Nous trouvons qu'il faut certaines mesures de protection.

M. Angus: Mais estimez-vous que le libellé de ce paragraphe est suffisant?

M. Morin: Nous n'avons pas proposé d'amendement à cette disposition, il faut donc en conclure que le libellé nous convient. Nous serait-il possible de trouver une meilleure formulation? Je pense que n'importe qui peut trouver une formulation qui lui convient mieux. Mais nous sommes en faveur de la mesure de protection qui figure actuellement.

M. Angus: Je suis un peu perdu. Plus tôt M. Lawless avait convenu que le fait de ne pas pouvoir surveiller ce qui se fait aux États-Unis faisait problème.

M. Benjamin: C'est vrai. Il s'agit d'un contrat confidentiel.

M. Angus: Oui.

Bon, je reconnais que cette disposition porte sur les prix de ligne concurrentiels. Mais je me demande ceci: si les prix

[Text]

tial rates about policing in the States, what protection is there for CN or CP against abuse in the United States that we cannot regulate, that we cannot control, that we cannot even investigate.

Mr. Morin: I guess if you interpret that particular clause of the bill to say it is open to a confidential contract in the United States in conjunction with the competitive line rate, then we do not agree with that ability to double-dip, and then the safeguard would not be there. We have assumed, perhaps wrongly, that the safeguard was there. If you feel it is not and you would like to change the wording to provide that protection, we would be more than happy to accept it.

Mr. Angus: I appreciate that these are the kinds of things that are so technical that we do have to take a long, hard look at them. If you could have your task force re-examine that area, and even before you come back, if you could communicate with the committee about that concern, I think it would be very, very helpful to us.

Mr. Lawless: It is fairly obvious, Mr. Chairman, that the intent is otherwise, according to what you just read a few moments ago; and we agree with the intent.

Mr. Angus: So do we.

Mr. Lawless: But if the interpretation can be different, we need to tighten the words up.

Mr. Angus: Thank you.

Let me go back to the Peat, Marwick study I referred to earlier. I take it you have seen the executive summaries of these reports. Or have you seen the full report?

Mr. Morin: We have seen the executive summaries only.

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps at some point we can discuss when we as a committee are going to get the full reports. Hopefully they will be circulated to CN and CP and other groups, so they can have an opportunity to review and respond appropriately.

The Chairman: I quite agree, Mr. Angus. I have been concerned about that, and I have talked to the staff. I am informed the full reports are being translated now. That is the problem: we do not have them, and we do not circulate things unless they are translated. But you are quite right, the first word I heard today or yesterday was a time lag that was unacceptable. I say that quote, unquote, because I guess if we do not translate them, we have a problem, because certainly we are not going to be able to use them, and the Minister is not going to be able to use them, unless we get the full reports, so that all parties will have a chance to look at them. And certainly the railways will have a chance to give their reaction or rebuttal to them.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I recognize and do strongly support the requirement that any documents tabled before this committee be in both official languages. But perhaps, to expedite review, informal circulation of a limited nature could

[Translation]

confidentiels soulèvent des problèmes de surveillance de ce qui se passe aux États-Unis, comment le CN ou le CP est-il protégé d'abus qui pourraient survenir aux États-Unis et qui échappent à notre surveillance et sur lesquels nous ne pouvons même pas faire enquête?

M. Morin: Si cette disposition est interprétée comme voulant dire qu'elle s'applique à un contrat confidentiel aux États-Unis dans le cas d'un prix de ligne concurrentiel, alors nous nous opposons à ce que l'on puisse ainsi faire payer deux fois en l'absence de cette condition. Nous avons posé une hypothèse, peut-être à tort, que la mesure de protection était en place. S'il ne vous semble pas que ce soit le cas, et si vous voulez modifier le libellé pour faire en sorte que cette protection existe, nous sommes tout disposés à accepter un amendement.

M. Angus: Je sais qu'il s'agit ici de questions très techniques auxquelles il faut accorder beaucoup de réflexion. Si votre groupe de travail pouvait réexaminer cette question et, avant même votre prochaine comparution, si vous pouviez communiquer avec le Comité là-dessus je pense que cela nous serait très utile.

M. Lawless: Il est bien évident d'après ce que vous avez lu il y a quelques instants que l'intention est toute différente; et nous sommes en faveur de l'intention exposée.

M. Angus: Nous aussi.

M. Lawless: Mais si on peut l'interpréter de façon différente, alors il y a lieu de renforcer le libellé.

M. Angus: Merci.

Je voudrais revenir à l'étude de Peat, Marwick dont j'ai parlé tout à l'heure. Je crois savoir que vous avez lu les résumés de ces rapports. Avez-vous lu le rapport intégral?

M. Morin: Nous n'avons lu que le résumé.

M. Angus: Monsieur le président, à un moment donné je pense qu'il faudrait que le Comité discute du moment où il recevra les rapports en entier. J'espère qu'ils seront remis au CN et au CP, ainsi qu'à d'autres groupes, pour qu'ils puissent les passer en revue et nous donner leurs commentaires.

Le président: Je suis tout à fait d'accord, monsieur Angus. Cela me préoccupe aussi et j'en ai parlé à nos adjoints. On m'informe que la version intégrale des rapports est en traduction. Voilà le problème. Nous ne les avons pas et nous ne les diffusons pas tant qu'ils n'auront pas été traduits. Mais vous avez tout à fait raison, le délai qu'on m'a donné aujourd'hui ou hier était inacceptable. Je mets un bémol à ce que je viens de dire, parce que si nous ne les traduisons pas nous aurons aussi un problème; ni nous ni le ministre ne pourrions nous en servir à moins de disposer de la version intégrale pour que toutes les parties puissent l'examiner. Il faut aussi que les chemins de fer aient la possibilité de faire entendre leur son de cloche.

M. Angus: Monsieur le président, je comprends très bien qu'il faille déposer les documents au Comité dans les deux langues officielles, et je suis tout à fait d'accord avec cela. Mais peut-être que pour faire avancer les choses vous et vos

[Texte]

be considered by yourself and staff so we could begin that process.

The Chairman: It is one of the matters we can talk about tomorrow in the work session at 12 a.m. It is very germane. I am glad you brought it up.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Perhaps, Mr. Chairman, if we could get the copies in French first, we could wait for the English version later on.

Some hon. members: *Touché!* Fair enough.

Mr. Angus: On page 3 of the Peat, Marwick report there is a section called "Competitive Access", and the report makes two observations, one dealing with inter-switching, or clause 153, and one dealing with terminal running rights, clauses 149 and 150. About inter-switching, it says about the change in zones from 4 miles to 30 kilometres:

This will permit U.S. carriers to compete for traffic of shippers located on Canadian lines in those situations where the physical location of the U.S. carrier lines permit such access. Such inter-switching will be available within a 30-kilometre radius of an interchange point. Access on this basis by U.S. carriers to Canadian shippers will be restricted to a relatively few locations.

And the operative words are "relatively few locations"; and let me come back to that. For terminal running rights it basically says the same thing:

This will enable U.S. carriers to compete for traffic of shippers located on Canadian lines within the 50 kilometre zone, provided that the U.S. carrier is prepared to undertake the necessary cost compensation and service requirements. Again, potential access on this basis is restricted to a few locations.

• 2050

Now, to somebody who does not understand the transportation network in Canada, this sounds not bad; it is only in a couple of places. But what does it really mean? How many places are we talking about, and what is the density?

The Chairman: What are you reading from?

Mr. Angus: I am reading from the Peat, Marwick Office of Economic Regulatory Reform summary report: *U.S. and Canadian Railway Industry Economic and Regulatory Frameworks: Implications for Railway Productivity and Competitiveness*.

What I want to know is what magnitude are we talking about? Are these the Windsors of the world, in terms of a lot of the market within that 50-kilometre radius or that 30-kilometre radius?

[Traduction]

adjoints pourriez songer à en faire une diffusion officielle pour que nous puissions nous mettre à la tâche.

Le président: C'est justement une des choses dont nous parlerons demain à notre séance de travail de midi. La question est tout à fait de mise. Je suis heureux que vous l'ayez soulevée.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, on pourrait peut-être obtenir la version française en premier et attendre avant d'obtenir la version anglaise.

Des voix: Touché. D'accord.

M. Angus: À la page 3 du rapport de Peat et Marwick, il y a un chapitre qui s'intitule «Accès compétitif». On retrouve deux observations: l'une sur les changements de voies, l'article 153, et l'autre sur les droits de circulation, les articles 149 et 150. En ce qui concerne les changements de voies, on trouve les commentaires suivants sur la zone révisée, qui passe de quatre milles à 30 kilomètres:

Cela permettra aux transporteurs américains de rivaliser pour l'obtention du trafic des expéditeurs qui se trouvent sur des lignes canadiennes dans les cas où l'emplacement des lignes de transporteurs américains le leur permet. Les changements de voies de ce genre seront possibles à l'intérieur d'un rayon de 30 kilomètres d'un point de changement. Les transporteurs américains qui auront accès aux expéditeurs canadiens selon ce régime se limiteront à un nombre relativement peu élevé d'endroits.

Les mots clés ici sont «nombre relativement peu élevé d'endroits»; j'y reviendrai dans un moment. En ce qui concerne les droits de circulation, c'est pratiquement la même chose:

Cela permettra aux transporteurs américains de chercher à obtenir le trafic des expéditeurs situés sur les lignes canadiennes dans un rayon de 50 kilomètres, à la condition que le transporteur américain soit disposé à consentir des prix compensatoires et à prendre en charge l'entretien. Encore une fois, l'accès de ce genre se limite à un petit nombre d'endroits.

Cela n'a rien d'alarmant pour qui ne comprend pas le réseau des transports au Canada, car cela n'est possible que dans un petit nombre de localités. Mais qu'est-ce que cela signifie en réalité? De combien d'agglomérations parlons-nous, et quelle est la densité?

Le président: D'où tirez-vous ceci?

M. Angus: Du rapport du Bureau de réforme des règlements de Peat, Marwick: *U.S. and Canadian Railway Industry Economic and Regulatory Frameworks: Implications for Railway Productivity and Competitiveness*.

J'aimerais savoir de quel ordre de grandeur il s'agit. S'agit-il d'endroits comme Windsor, où une grande part du marché se trouve dans un rayon de 50 ou de 30 kilomètres à la ronde?

[Text]

Mr. Lawless: You have Windsor, you have Fort Erie, you have Niagara Falls, you have Vancouver, you have Huntington, Quebec, where Conrail come in and get into Montreal.

Mr. Morin: Winnipeg. Significant, major urban centres.

Mr. Angus: I was going to say it has to be significant . . . that would fall within the radius.

Mr. Morin: Yes.

Mr. Lawless: But that has been our point. We feel any access is not appropriate when it is only one way.

Mr. Angus: Oh, I agree. Do not get me wrong. I am looking so the committee as a whole can understand the real impact of this particular clause.

Is there a measure you can give us to indicate . . . percentage of market, percentage of tonnage? Probably the miles of trackage would be relatively small compared with the overall Canadian scene for CN, but what is the magnitude of this? We heard about the \$850 million-odd of traffic in jeopardy. Can you give us any idea what we are dealing with?

Mr. Lawless: Peat, Marwick indicated in their study, as we understood it, a magnitude, and we do not think they are too far off with their assessment.

Mr. Angus: But they also say that is 1% to 3% of the railway revenues, for both railways. To me, given the locations you have named, I would be very surprised if it is that small.

Mr. Lawless: I do not think I was referring to the 1% to 3%. I think you previously read from that report and indicated some dollar figures.

Mr. Angus: It is \$823.5 million of traffic exposed. That is just on competitive line rates, inter-switching on terminal running rights, and terminal running rights or competitive line rights.

Mr. Morin: Where we find ourselves in perhaps some disagreement with some of the reports that have come in is in fact their distribution of it. We do not have any problem with the large numbers. When you start trying to isolate or pinpoint some portions against one or the other, we start to have problems with them.

We think in fact the numbers involved in inter-switching and the expansion of inter-switching are significant. That was one of the reasons why we so strongly recommended that we live with the statutory four-mile limit these U.S. carriers now have; but we absolutely do not go beyond that, because of the damage it would confer on the two major railways.

Mr. Angus: Could we ask, then, as a committee, that you provide, at a later date, an indication, perhaps in map form, of those points where there is major concern, and without revealing the data that would affect your competitiveness, give us some idea of at least the volumes or the magnitudes within

[Translation]

M. Lawless: Vous avez des endroits comme Windsor, Fort Erie, Niagara Falls, Vancouver, Huntington, Québec, point d'arrivée de Conrail à destination de Montréal.

M. Morin: Ou Winnipeg. De grands centres urbains importants.

M. Angus: C'est ce que j'allais dire, il faut que ce soit un centre important . . . qui se trouve au coeur d'un réseau.

M. Morin: C'est exact.

M. Lawless: Et c'est bien ce que nous avons dit. L'accès ne suffit pas lorsqu'il ne se fait que dans une direction.

M. Angus: Certainement, ne vous méprenez pas sur le sens de ce que je disais. Je voudrais faire comprendre au Comité tout entier le sens réel de cet article.

Pouvez-vous chiffrer le pourcentage du marché, le pourcentage du tonnage? Par rapport à la totalité des voies du CN, cela ne représenterait peut-être pas un grand kilométrage, mais de quel ordre est-il? On a mentionné la somme de 850 millions de dollars pour le trafic qui serait en danger. Pouvez-vous nous préciser de quoi nous parlons?

M. Lawless: Nous croyons savoir que Peat, Marwick a donné, dans son étude, un ordre de grandeur qui ne serait pas trop éloigné de la réalité.

M. Angus: Mais il est également dit dans ce rapport que cela représente de 1 p. 100 à 3 p. 100 des recettes des chemins de fer, pour les deux sociétés ferroviaires. A mon avis, avec les noms d'agglomérations que vous nous avez donnés, je serais fort surpris si le pourcentage était aussi minime.

M. Lawless: Je ne parlais pas des 1 à 3 p. 100. Vous lisiez tout à l'heure des extraits de ce rapport et citiez des chiffres en dollars.

M. Angus: On y parlait de 823,5 millions de dollars de trafic en danger, et ceci simplement pour les prix de ligne concurrentiels, les changements de voies sur les droits de circulation en tête de ligne et les droits de circulation ou droits de ligne concurrentiels.

M. Morin: Le point sur lequel nous ne sommes peut-être pas d'accord avec certains des rapports qui nous sont parvenus, c'est la répartition qu'ils en donnent. Nous ne voyons pas de difficulté avec les grands nombres, mais les choses se compliquent lorsque vous essayez d'isoler ou de cerner certaines parties par rapport à d'autres.

Nous pensons que les chiffres indiqués pour les changements de lignes et l'expansion de ceux-ci sont significatifs. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons recommandé si énergiquement de nous en tenir à la limite obligatoire de quatre milles imposée aux transporteurs américains, mais nous ne voulons absolument pas aller au-delà, en raison du tort que cela pourrait causer aux deux principales compagnies ferroviaires.

M. Angus: Pourrions-nous alors vous demander, en tant que Comité, de nous fournir plus tard une indication, peut-être sous forme de carte, des agglomérations pour lesquelles vous avez des craintes et, sans révéler les chiffres qui pourraient compromettre votre capacité de concurrence, nous donner tout

[Texte]

those radiuses as they relate to the entry points? Would that be possible?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, what we thought we might do in this area was work with your own research staff, this committee's research staff, and give them whatever information we have on this whole area of concern, particularly as it applies to the American railway access, where it is and what it would entail.

The Chairman: Unilaterally, or also if CP were prepared to do the same thing?

Mr. Lawless: Well, I am not sure what CP would be prepared to do, but—

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am going to ask CP the same questions.

Mr. Morin: I think, sir, because the reports you have include CP's, it would be difficult to evaluate the validity without both railways. We do have the concern about the confidentiality of it.

The Chairman: Well, you did express that earlier in the committee, and I also had some representation on it. Again, we will reflect on that.

• 2055

Mr. Angus: One final question at this point, Mr. Chairman. In terms of the American railroads, who would you say has the best chance of picking up any of your traffic? Which is the railroad you will be competing with if this bill goes ahead?

Mr. Lawless: You have to look at where they are. You have the biggies coming into Canada, you have Conrail, CSXT, Burlington Northern, all major railroads which have extensive networks in the United States and which have access to traffic that flows into the United States.

Mr. Angus: The Peat, Marwick report, in talking about the competitive nature of the Canadian rail industry, says:

Results indicate that Canadian class one railways are on average on an equal or superior footing with U.S. class one railways. Burlington Northern represents an exception to this finding with significant higher average train loads and traffic densities.

Would that be the one which would have the best chance of out competing you?

Mr. Lawless: What is referred to there is the fact that you are talking about a railroad that has an extensive network, not quite transcontinental but close to. They are very big coal haulers, probably 50% of their business is coal. So they have the very heavy trains, heavy cars, unitrain concepts and their costs are substantially lower.

[Traduction]

au moins une idée des volumes ou des ordres de grandeur, dans le rayon de ces agglomérations, et le rapport avec les points d'entrée? Est-ce que cela vous serait possible?

M. Lawless: Monsieur le président, nous avons songé à la solution suivante: nous pourrions travailler en collaboration avec le personnel de recherche du Comité et lui donner toute l'information que nous avons sur cette question, en particulier sur ce qui touche à l'accès des lignes ferroviaires américaines, où il se trouve et ce qu'il aurait pour conséquence.

Le président: Etes-vous disposés à agir unilatéralement, ou si le CP est disposé à faire de même?

M. Lawless: Je ne puis m'engager pour le CP, mais . . .

M. Angus: Monsieur le président, je vais poser les mêmes questions au CP.

M. Morin: Comme les rapports que vous avez, monsieur, parlent également du CP, il me semble difficile d'évaluer la validité sans examiner le cas des deux compagnies ferroviaires. Mais le caractère confidentiel de cette information nous tient à coeur.

Le président: C'est ce que vous nous avez dit au début de la séance et c'est ce que d'autres m'ont également fait comprendre. Nous réfléchirons à la question.

M. Angus: Une dernière question sur ce point, monsieur le président. Laquelle des compagnies ferroviaires américaines est le mieux placée pour s'approprier votre trafic? Quelle est la compagnie ferroviaire avec laquelle vous seriez en concurrence si ce projet de loi est adopté?

M. Lawless: Cela dépend de l'endroit où elle se trouve. Vous avez les grandes compagnies qui ont des lignes au Canada: Conrail, CSXT, Burlington Northern, toutes les principales compagnies ferroviaires qui ont de vastes réseaux aux États-Unis et qui ont accès au trafic qui entre aux États-Unis.

M. Angus: Il est dit dans le rapport Peat, Marwick, à propos de la concurrence exercée par le secteur ferroviaire canadien:

Les résultats montrent que les chemins de fer canadiens de catégorie 1 sont, dans l'ensemble, en aussi bonne ou meilleure position que les chemins de fer américains de catégorie 1. Il y a une exception toutefois, à savoir Burlington Northern, qui a des chargements moyens beaucoup plus élevés par train et des densités de trafic également plus élevées.

Serait-ce là la compagnie ferroviaire qui aurait le plus de chance de vous évincer?

M. Lawless: Il est question ici du fait que c'est une compagnie ferroviaire avec un réseau très étendu, peut-être pas à tout le continent mais presque. Burlington Northern transporte surtout du charbon qui représente environ 50 p. 100 de leurs marchandises. Ils ont donc de très gros trains, des wagons lourds sur le modèle de trains-blocs et leurs coûts sont beaucoup plus bas.

[Text]

Mr. Angus: Is that the one that has been able to capture some of the eastern Canadian coal being shipped down the eastern seaboard and railed back to Lake Erie?

Mr. Lawless: No. Burlington Northern's main activity in Canada is up through the west coast into Vancouver. It has been getting lumber traffic off the BCR and other railroads out there.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Morin: Mr. Chairman, if I might, the context within which those statements were made, if I remember that section of the report correctly, they were talking about the cost per tonne mile. I think there is a need to understand that when you talk about cost per tonne mile, it is the cost for that tonnage moving over a specific portion of a railway and only the costs of that portion of the railway are involved.

I think you cannot look at that statement without also understanding the opportunities those railways have had of getting rid of some of the rest of their infrastructure. And when you take a look at it on a total cost basis, we do not agree with that statement.

Mr. Angus: Which is why we need the bigger study to properly review it.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you have a supplementary, Mr. Gray?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, Mr. Chairman.

Mr. Lawless, as you mentioned this afternoon, with your holdings in the United States you are going head to head presently with these big American railroads.

Mr. Lawless: I tried to outline to you that we have three very small railroads in the United States. They have small trackage. They do not cover very much territory. They are in no way comparable to the railroads I just mentioned, Conrail, CSXT, Norfolk Western—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): You do not go head to head with these outfits in the United States. They are not even interested in that 2,500 or 3,000 miles of track you have down there.

Mr. Lawless: When you say "head to head", if they are both in the same territory, sure, they try to get traffic out of the same areas and get it to their connections.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But if I understand you correctly, you just said that if the big American railroads come up here you will have a loss of revenue because you will have to compete and lower your rates, except your existing or . . . I do not know what your revenue is in the United States, but these big outfits in the United States have not wiped you out yet.

[Translation]

M. Angus: Est-ce là la compagnie qui a su mettre la main sur une partie des expéditions de charbon du Canada de l'est à destination du littoral de l'est et ramenées ensuite par chemin de fer au lac Érié?

M. Lawless: Non, au Canada Burlington Northern transporte surtout des marchandises sur la côte Ouest, à destination de Vancouver. Elle a pris à BCR et à d'autres lignes ferroviaires le transport du bois dans cette province.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Morin: Permettez-moi de faire remarquer, monsieur le président, que si je me rappelle bien le passage d'où provient cette situation, il était question du coût de la tonne par mille. Lorsqu'on parle de ce coût, il s'agit du tonnage transporté sur un certain tronçon de lignes ferroviaires et il n'est question que des coûts de ce tronçon.

Cette citation ne se comprend que si l'on tient compte des possibilités de ces compagnies ferroviaires de se débarrasser d'une partie de leur infrastructure. Si l'on examine la question en se basant sur le coût total, nous ne sommes pas d'accord avec cette affirmation.

M. Angus: C'est pourquoi nous avons besoin de l'étude complète pour pouvoir être juges.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Avez-vous une question complémentaire, monsieur Gray?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, monsieur le président.

Comme vous le disiez cet après-midi, monsieur Lawless, avec vos intérêts aux États-Unis, vous êtes actuellement en concurrence serrée avec ces grosses compagnies ferroviaires américaines.

M. Lawless: Je vous ai dit que nous avons trois très petites lignes ferroviaires aux États-Unis, avec un faible kilométrage de voies. Elles ne couvrent pas beaucoup de territoire, et ne se comparent nullement aux compagnies ferroviaires que je viens de mentionner, à savoir Conrail, CSXT, Norfolk Western . . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Vous n'êtes pas en concurrence serrée avec ces compagnies américaines, que vos 2,500 ou 3,000 milles de voies n'intéressent nullement.

M. Lawless: Lorsque vous parlez de «concurrence serrée» c'est certainement le cas lorsqu'elles se trouvent dans le même territoire que nous et essaient de nous prendre notre clientèle et de transporter nos marchandises.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mais si je vous ai bien compris, vous venez de dire que si les grandes compagnies ferroviaires américaines viennent s'installer ici, vous perdrez des recettes parce que vous aurez à leur faire concurrence et à baisser vos taux à l'exception de . . . Je ne sais pas quelles sont vos recettes aux États-Unis, mais ces gros concurrents américains ne vous ont pas encore évincés.

[Texte]

Mr. Lawless: Mr. Gray, what we are talking about is a new ball game. We are talking about competitive access that was not there before, and we are talking about railroads that are into Canada. All these railroads we just mentioned have trackage in Canada.

Mr. Y. Masse: Those railways are really regional carriers and if you give the American railways the ability to pick up traffic ex Vancouver and bring it right down to the east coast, then we are going to lose the Canadian haul on that traffic. This is our main concern, and losing jobs goes with it.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

Earlier you talked about a possible \$1 billion revenue loss. I believe it was Mr. Angus in his questioning who was wondering how much of that would be lost to the American railways, and you were not able to give a figure, because you did not have it close enough that you felt comfortable in giving a ballpark figure. How much of that \$1 billion loss would be from within Canada to CP Rail, with the bill as it now stands?

• 2100

Mr. Morin: Again, we are into that area where it becomes fairly confidential competitive information. That is one of the reasons I had suggested earlier that we use the research groups, because they can put a cloak of anonymity over it so you can feel comfortable with the information without disclosing what we feel might be competitive information to these guys who are sitting in the back of the room tonight.

Mr. Belsher: I suspect that tomorrow CP Rail will also talk about a revenue loss.

The Chairman: The vice-president of CP has made quite a few interesting speeches already on that.

Mr. Belsher: Yes, you see, that is just it.

Mr. Morin: Mr. Belsher, in all fairness, we are the bigger railway in Canada. We stand to lose more. I hope you will understand when I try not to tell them anything I do not have to tell them about what our vulnerabilities are. That is the only reason I am being a little cautious on some of this.

Mr. Lawless: That is why we used all the areas of loss advantage to CP as to American railroads. We are trying to keep that as a figure that says here is what our total vulnerability is.

Mr. Belsher: And rightly so. A lot of the shippers are hoping they will be able to share in that loss, because they expect to get lower rates.

Mr. Lawless: That is what it is all about.

[Traduction]

M. Lawless: Monsieur Gray, nous parlons ici de nouvelles règles du jeu, d'accès par des concurrents qui n'existaient pas auparavant et de lignes ferroviaires qui mènent au Canada. Toutes les compagnies ferroviaires dont nous venons de parler ont des voies ferrées au Canada.

M. Y. Masse: Ces compagnies ferroviaires sont en réalité des transporteurs régionaux et si vous permettez aux chemins de fer américains de prendre des marchandises à Vancouver et de les amener tout au long jusqu'à la côte Est, nous allons perdre la part canadienne du marché sur ce trafic. C'est là notre principale crainte, et cette situation s'accompagnerait d'une perte d'emplois.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je vous remercie, monsieur le président.

Vous parliez tout à l'heure d'une perte éventuelle de recettes allant jusqu'à un milliard de dollars. C'était M. Angus, je crois, qui se demandait quelle proportion de ce trafic irait aux compagnies ferroviaires américaines, et vous n'avez pu nous donner de chiffre parce que ceux-ci n'étaient pas suffisamment précis pour vous permettre de donner un chiffre approximatif. Quelle proportion de cette perte de un milliard irait à CP Rail, au Canada même, avec le projet de loi tel quel?

M. Morin: Là encore, nous touchons à une question confidentielle en raison de la concurrence. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai proposé tout à l'heure de passer par l'intermédiaire du groupe des attachés de recherche, qui pourront vous transmettre l'information sous une forme anonyme, afin que vous puissiez disposer de l'information sans révéler, par exemple, à ceux qui assistent à la réunion de ce soir une information que nos concurrents ne devraient pas avoir sur nous.

M. Belsher: J'imagine que demain CP Rail nous parlera également d'une perte de recette.

Le président: Le vice-président de CP a déjà fait sur ce sujet quelques discours fort intéressants.

M. Belsher: C'est justement cela, vous voyez.

M. Morin: Monsieur Belsher, c'est nous qui sommes la plus importante compagnie ferroviaire du Canada, et en toute justice, c'est nous qui avons le plus à perdre. Vous comprendrez donc que je m'efforce de ne rien leur révéler sur notre talon d'Achille. C'est la seule raison pour laquelle je fais preuve de circonspection sur ce point.

M. Lawless: C'est pourquoi nous avons regroupé ensemble les pertes, supérieures à celles de CP, que nous pourrions encourir à l'égard des compagnies américaines. Nous essayons de donner un chiffre global reflétant l'ensemble des points où nous nous considérons vulnérables.

M. Belsher: Et à juste titre. Un grand nombre d'expéditeurs espèrent se partager la dépouille, parce qu'ils voudraient vous faire baisser vos tarifs.

M. Lawless: C'est exactement ce dont il s'agit.

[Text]

Mr. Belsher: But we are grappling with who are we to believe as to where all this money, this \$1 billion, is floating to.

Mr. Lawless: Understood.

Mr. Belsher: Okay. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: No.

The Chairman: So then we are ready for another round with Mr. Benjamin. But just before we call upon Mr. Benjamin, could I throw in a couple of questions?

It has not come up yet, and I think I know the answer to it—and of course you are not supposed to ask any questions unless you do know the answer to it, which is an old maxim of law—but this competitive line rate, from your knowledge of the railway systems of the world, is there any other jurisdiction that has this creation?

Mr. Lawless: No.

The Chairman: So this is a rather novel concept then.

Mr. Lawless: Well, it is interesting to note that all those railroads in the United States have just gone through the ringer in putting through a new act, called the Staggers Act, in 1980, and that was not included in the act.

The Chairman: I have another one, but I would not want to interfere with Mr. Benjamin's—

Mr. Benjamin: Be my guest.

The Chairman: I think you have answered it, but it has bothered me. In terms of this I think there is a dilemma here. I think you got feelings from members of the committee on the dilemma. We are very conscious of it—both Mr. Benjamin's speech in the House on second reading and Mr. Ouellet's, and other members who spoke—this business of the reciprocity or lack of reciprocity of the American trains, their railways, coming into Canada.

I guess this is not the section of the bill, but it is a section of the bill, in a sense. There are perhaps some people who feel that CP-CN are like Air Canada and the old CP Air, where they might put a seat sale on one day and, by jeeppers, the next day the other airline puts the same type of seat sale on with very little margin of difference, and of course the poor public goes and finds the seats were all sold before the things were even published anyway, and there was not much competition. There is a question in the minds of many people, and you have addressed it very well today, that in Canada, between the railways—and perhaps this was the catalyst for the wording in the part of this bill—there is not really that much competition between the railways and you need the outside force of the American railway coming in here to provide some meaningful competition.

Now, you have addressed the thing about other modes of competition in this new world, and perhaps you have addressed the concern that is shared by that point of view, but between

[Translation]

M. Belsher: Mais nous nous demandons qui croire pour savoir où tout cet argent, ce milliard de dollars, va aller.

M. Lawless: Je vous ai compris.

M. Belsher: Très bien. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Non, merci.

Le président: La parole revient donc de nouveau à M. Benjamin, mais avant de la lui donner, puis-je vous poser quelques questions?

La question ne s'est pas encore posée, et je crois en connaître la réponse—mais c'est une vénérable maxime du droit de ne pas poser de question dont on ne connaisse déjà la réponse—trouve-t-on ailleurs ces prix de ligne concurrentiels, d'après ce que vous savez des autres systèmes ferroviaires du monde?

M. Lawless: Non.

Le président: Il s'agit donc d'une notion inédite.

M. Lawless: Ma foi, il est intéressant de constater que toutes ces lignes ferroviaires des États-Unis ont dû récemment, en 1980, accepter une nouvelle loi, dite la *Staggers Act*, et cela ne figurait pas dans la loi.

Le président: J'ai une autre question, mais je ne voudrais pas empiéter sur le droit de M. Benjamin...

M. Benjamin: Allez-y tranquillement!

Le président: Je crois que vous y avez répondu, mais la question me préoccupe, et j'y vois un dilemme. Certains membres du Comité vous ont d'ailleurs exposé ce dilemme, dont nous sommes très conscients, car M. Benjamin dans son discours à la Chambre au cours de la deuxième lecture du projet de loi ainsi que M. Ouellet et d'autres membres encore—à savoir cette réciprocité ou manque de réciprocité des trains américains, des lignes ferroviaires à destination du Canada.

Il ne s'agit pas d'un article de la loi, mais cela en fait peut-être tout de même partie. Il y a peut-être des gens qui considèrent que CP-CN sont comme Air Canada et l'ancienne CP Air: lorsque l'une des compagnies lançait une vente-promotion de billets d'avion un jour, le lendemain même l'autre compagnie mettait en vente des billets à un prix égal ou avec très peu de différence, et le malheureux public, bien entendu, se précipitait pour constater que les billets avaient tous été vendus avant même la parution de l'annonce publicitaire et qu'en fait il n'y avait pas beaucoup de concurrence. Beaucoup de gens se posent une question, à laquelle vous avez très bien répondu aujourd'hui, à savoir qu'au Canada il n'y a pas beaucoup de concurrence entre les compagnies ferroviaires—c'est peut-être là ce qui est à l'origine du libellé de cette partie du projet de loi—et il faut l'intervention des sociétés ferroviaires américaines pour créer un peu de vraie concurrence.

Vous avez maintenant abordé la question d'autres modes de concurrence dans cette nouvelle conjoncture et vous avez peut-être ainsi répondu aux craintes, mais sans l'intervention des

[*Texte*]

the two railways, if you do not have the outside railway, the American railway . . . And we really have to wrestle with this business of reciprocity, because none of us wants to see you go down the track in an unfair situation. But between the two railways, has there really been competition?

Mr. Lawless: Wherever there are common points we are both serving, certainly there is a lot of competition. I think there is too much thought given to the fact that—not enough thought given to the—

• 2105

The Chairman: You have stressed that very well today. It is really the other modes that open up the whole area of competition, from your evidence today.

Mr. Lawless: It does.

The Chairman: Fine.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is a follow-up on your last question.

Would you, as a Canadian, countenance any kind of operation that would say that we need U.S. railroads to smarten up Canadian railroads, that they should have access to our transportation in Canada? Can you tell me any self-respecting country that would voluntarily say it needs railroads from another country to smarten us up?

Mr. Lawless: We do not think we need them to smarten us up, and we do not really think we need them to provide a competitive situation for the Canadian shippers who are moving traffic into the United States. All you have to do is look at the service and the rates and the activities that Canadian railroads have provided over these many years. And Canadian shippers are indeed competitive. Our concern would be that there is no way that you can provide a system, even through reciprocity, that would be satisfactory, because of the big imbalance that takes place.

So we really cannot see this as being a viable option in the process.

Mr. Benjamin: In the whole process, would you agree that, because of their volumes and their economies of scale—a market 10 or 12 times bigger and a smaller geography and a better climate—that they automatically have an advantage over Canadian railroads?

Mr. Lawless: Right now, since the passage of the Staggers Act in 1980, they certainly have an advantage over Canadian railroads because of their ability to reduce their costs in a specific timeframe. That is where the main advantage comes from, and they will use that advantage if, indeed, they have access to Canadian shippers.

Mr. Benjamin: I want to return to confidential contracts again, Mr. Chairman.

Mr. Lawless, do you envisage that confidential contracts in a private negotiated deal will make provision for such things as

[*Traduction*]

compagnies ferroviaires américaines, les deux compagnies ferroviaires . . . Nous avons vraiment à confronter cette question de réciprocité, car nul d'entre nous ne voudrait vous voir périlcliter dans un climat défavorable. Y a-t-il vraiment eu concurrence entre les deux compagnies ferroviaires?

M. Lawless: Il y a certainement une concurrence acharnée lorsqu'il y a des points communs que nous desservons toutes les deux. On tient trop compte du fait que . . . et pas assez du fait que . . .

Le président: Vous avez bien affirmé cela aujourd'hui. En réalité, ce sont les autres modes qui créent la concurrence, du moins c'est ce que vous dites.

M. Lawless: En effet.

Le président: Je vois.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je poursuis dans la même veine que vous.

En tant que Canadien, est-ce que vous approuveriez qu'on prétende avoir besoin des chemins de fer américains pour renflouer les chemins de fer canadiens? Est-ce que vous accepteriez que les Américains aient accès à notre réseau de transport au Canada? Connaissez-vous un pays qui se respecte et qui reconnaîtrait qu'il a besoin des chemins de fer d'un autre pays pour se renflouer?

M. Lawless: Nous ne pensons pas avoir besoin des Américains pour nous renflouer, pas plus du reste que pour créer une situation concurrentielle visant les expéditeurs canadiens qui expédient vers les États-Unis. Il suffit pour cela de jeter un coup d'oeil sur les tarifs et les activités des chemins de fer canadiens au fil des ans. Les expéditeurs canadiens sont en effet compétitifs. Nous craignons qu'il n'y ait pas moyen d'offrir un réseau satisfaisant, même grâce à la réciprocité, étant donné l'énorme déséquilibre qui existe.

Selon nous ce n'est donc pas une solution valable.

M. Benjamin: Étant donné la situation, seriez-vous prêt à admettre que les Américains ont automatiquement barre sur les chemins de fer canadiens à cause du volume du trafic et des économies d'échelle, dûs à un marché 10 ou 12 fois plus gros, à des distances moindres et à un climat plus clément?

M. Lawless: Actuellement, depuis l'adoption de la loi Staggers en 1980, les Américains ont certainement un avantage sur les Canadiens parce qu'ils peuvent réduire leurs prix de revient dans des délais très courts. C'est là leur principal avantage, et ils en useront s'ils ont effectivement accès aux expéditeurs canadiens.

M. Benjamin: Je voudrais revenir aux contrats confidentiels.

Monsieur Lawless, estimez-vous que les contrats confidentiels négociés en privé permettront des rabais, des escomptes,

[Text]

discounts, rebates, as and when the shipper, or the receiver, meets or exceeds the expectations of the transporter?

Mr. Lawless: I would imagine that, when you get into a negotiated arrangement with a shipper, there would be all kinds of qualifications that would go with the rate levels that you eventually agree on, even today. You make arrangements with a shipper, and if he ships a certain volume he gets this rate; if he moves a different volume, a higher one, he gets a different rate; loading and unloading time. There are all kinds of qualifications that are built into a contract, and that is the way I would see that continuing.

Mr. Benjamin: When these things occur after the fact—not too long ago they were called kickbacks, which is a violation, I think, of the Criminal Code and the Combines Investigation Act. All kinds of arrangements that were under the table were prohibited by law.

Do you now feel that it should be countenanced in private, confidential agreements, as between a transporter and a shipper, which is not available to another shipper?

Mr. Lawless: I think a contract could be written that provides for any of those eventualities. Let us take the coal contract that we now have with the Japanese steel industries and the coal companies that ship coal. They are all based on either the shipper's providing cars or the railway; they are based on loading times; they are based on volumes. There is a whole series of qualifications that take place in a confidential contract, and if the contract allows for those provisions to be exceeded sometimes, it is there.

• 2110

So I do not view anything that would take place as rebating or illegal discounting. I think it would be built into the process.

Mr. Benjamin: But would it be available to other shippers of the same commodity, requiring the same equipment?

Mr. Lawless: The contracts would be confidential. Again, it comes back to the negotiating between the two parties.

Mr. Benjamin: Is not the access to transportation by shippers and receivers... it is a public need and a public requirement. And this is the beauty of agreed charges. If you agreed to ship 75% of your traffic by your railway and you hit 85%, it was public, everybody knew it, and you got an extra cent per 100 pounds off. And if you only shipped 65% instead of 75%, you paid an extra cent. But everybody knew it. All the competitors knew it. And if they were prepared to meet the requirements of the agreed charge, they got the benefit of that rate. It was open and above-board, out front, and on the table.

What is wrong with that, as compared with this, what I consider... we will not use the word "nefarious", but a confidential contract in the area of a public utility, public transportation—it does not matter whether it is publicly owned or privately owned—that you would countenance that kind of

[Translation]

suivant que l'expéditeur ou le destinataire respecte ou dépasse les attentes du transporteur?

M. Lawless: Quand il s'agit d'une entente négociée avec un expéditeur, on peut supposer qu'il y a toutes sortes de modalités qui assortissent les tarifs convenus, et cela même aujourd'hui. En effet, on conclut une entente avec un expéditeur, qui obtient un tarif donné pour un volume expédié. Si le volume varie, s'il est plus élevé, le tarif varie. Le temps de chargement et de déchargement intervient également. Dans un contrat, il y a toute une gamme de modalités, et je pense que cela va durer.

M. Benjamin: Quand cela se produit après coup... il n'y a pas très longtemps, on appelait cela des ristournes, ce qui contrevient au Code criminel et à la Loi sur les enquêtes sur les coalitions. Toutes les ententes faisant intervenir des dessous de table ont été interdites par la loi.

Pensez-vous qu'on devrait tolérer les ententes privées et confidentielles entre un transporteur et un expéditeur, à l'exclusion d'un autre expéditeur?

M. Lawless: Je pense qu'un contrat pourrait être rédigé de telle sorte qu'il contienne tous ces éléments. Prenez le contrat sur le charbon, qui nous lie actuellement au secteur de l'acier japonais et aux sociétés de charbonnage qui expédient du charbon. Toutes ces ententes contiennent des clauses prévoyant que l'expéditeur fournit les wagons ou encore que c'est la société de chemin de fer qui les fournit. On fait intervenir le temps de chargement et les volumes. Il y a toute une gamme de modalités décrites dans un contrat confidentiel et il est précisé, au besoin, qu'on peut dépasser les clauses prévues.

Il n'y a donc rien dans les contrats qui puisse être considéré comme un rabais ou un escompte interdit. Je pense que c'est intrinsèque.

M. Benjamin: Pour une même denrée, exigeant le même matériel, les autres expéditeurs pourraient-ils s'en prévaloir?

M. Lawless: Les contrats sont confidentiels. On en revient aux négociations entre les deux parties.

M. Benjamin: L'accès au transport par les expéditeurs et les destinataires... Il s'agit d'un besoin public, du bien public. C'est là toute la question des tarifs négociés. En effet, quelqu'un qui accepterait d'expédier 75 p. 100 de ces marchandises par chemin de fer, mais qui en expédierait 85 p. 100 pouvait, au grand jour, obtenir une baisse d'un cent par 100 livres. Par ailleurs, si on expédiait seulement 65 p. 100 plutôt que 75 p. 100, le tarif était majoré d'un cent. Tout le monde, tous les concurrents, étaient au courant. Chacun, dans la mesure où il respectait les modalités du tarif négocié, pouvait en profiter. Tout se faisait au grand jour, au su de tous.

Que peut-on reprocher à cette façon de faire, si on la compare à celle-ci, que j'estime... je ne vais pas employer le mot "infâme". Toutefois, un contrat confidentiel quand il s'agit d'un service public, du transport public, offert par une compagnie privée ou publique... Je m'étonne que vous

[Texte]

confidentiality, limited to one particular part of the transportation system, or the customers of a transportation system, and not available to the others?

Mr. Lawless: I believe we have to go back to the fundamental principle of negotiations between two parties. That is what that is all about.

Mr. Morin: One of the reasons why the shippers want to have confidential contracts is they believe, and they have said so, going out to tender on their traffic in a confidential way tends to drive the price down. In fact, the experience of Staggers proves that. That is one of the primary reasons why they want confidential contracts. Otherwise, agreed charges or some other open tariff would work just as well.

Mr. Lawless: I believe also there is a danger here of overstating the problem. You have seen on the graph up there that some 60% of the goods in Canada are moved by truck. I would suggest to you not too many contracts or rates are published that are known by everybody. That is the name of the game today, and it seems to me that is the way it is going to be for the future. We are just joining the group.

Mr. Benjamin: I did not mean to limit this to railroads. It just seems to me it flies in the face of competition and the so-called "free market forces".

The Chairman: It is in the trucking industry anyway right now. But the other thing I know you people, because you put it in your brief, are not too happy with is that in the bill there is a third-party appeal on confidential contracts. Now, there are some real problems with that. But if someone were really grievously injured, I suppose they might avail themselves of that.

Mr. Benjamin: Yes, but they cannot find out, because it is confidential.

The Chairman: No, there are certain provisions in the bill, Mr. Benjamin. You know it as well as I.

Mr. Benjamin: Okay.

In the same general area, when you get down to competition in the area of transportation, there is a sort of general principle of equal rates for equal distances; with variables. Could you not have a situation where a shipper or receiver who is a few hundred miles closer to the market is paying more freight than a shipper who is farther away? Is that not in the cards in this bill?

Mr. Lawless: I question whether the transportation rate system is equal rates for equal distances. The marketplace dictates what the rates are going to be. It has for many, many years, and I expect it will continue to. I am saying that the marketplace dictates what those rates would be; otherwise, I am sure we would be getting a hell of a lot more for our coal movements than we are getting and perhaps a lot more for our grain movements than we are getting.

[Traduction]

tolérez ce genre de secret, limité à un segment particulier du réseau de transport ou à certains clients à l'exclusion des autres.

M. Lawless: Je pense qu'il faut revenir au principe fondamental des négociations entre les deux parties. C'est l'essentiel.

M. Morin: Si les expéditeurs veulent des contrats confidentiels, c'est parce qu'ils croient, et ils l'ont reconnu, que les appels d'offres permettent de faire baisser les prix. En fait, l'expérience de l'application de la loi Staggers le démontre. C'est une des principales raisons pour lesquelles les clients veulent des contrats confidentiels. Autrement, les tarifs négociés ou les tarifs publiés seraient tout aussi valables.

M. Lawless: Je pense qu'il est dangereux de dramatiser le problème. La courbe ci-dessus montre que 60 p. 100 des denrées au Canada sont expédiées par camion. Je vous dirai qu'il y a peu de contrats et de tarifs qui soient publiés. C'est la règle du jeu de nos jours, et il semble qu'on la maintiendra à l'avenir. Nous ne faisons qu'emboîter le pas.

M. Benjamin: Mes remarques ne portaient pas exclusivement sur le chemins de fer. Il me semble que cela est un camouflet à la concurrence et à ce qu'on appelle «les forces du libre-échange».

Le président: Cela existe actuellement dans le secteur du camionnage de toute façon. D'après votre mémoire, je sais que vous êtes plutôt mécontents du fait que le projet de loi prévoit un appel de la part d'une tierce partie dans le cas des contrats confidentiels. Il y a de véritables problèmes ici. Je suppose que si quelqu'un se sentait gravement lésé, il pourrait y avoir recours.

M. Benjamin: Oui, mais il est impossible de le savoir puisque les contrats sont confidentiels.

Le président: Monsieur Benjamin, il y a certaines dispositions à cet effet dans le projet de loi. Vous le savez aussi bien que moi.

M. Benjamin: Je vois.

Toujours à ce propos, quand on parle de concurrence en matière de transport, on applique un principe général: A distance égale, tarif égal. A cela s'ajoutent des variables. Est-ce qu'il ne pourrait pas se produire qu'un expéditeur ou un destinataire, qui est à quelques centaines de miles d'un marché, paie d'avantage qu'un expéditeur qui se trouverait plus loin? N'est-ce pas prévu dans le projet de loi?

M. Lawless: Permettez-moi de douter qu'en transport des tarifs égaux sont exigés pour des distances égales. Ce sont les forces du marché qui déterminent les tarifs. C'est ainsi depuis bien des années, et on peut s'attendre à ce que cela continue. C'est le marché qui détermine ces tarifs; autrement, je suis certain que nous pourrions profiter beaucoup plus du transport du charbon qu'à l'heure actuelle et peut-être bien plus du transport du grain.

[Text]

• 2115

Mr. Benjamin: You are supposed to be getting your costs now under WGTA. The same thing applies to variable rates as well as confidential rates. You can have shippers being discriminated against, even though they are closer to the market, because they are not eligible for, or cannot take advantage of, either a variable rate or a confidential rate.

Mr. Lawless: A shipper will not be discriminated against if he negotiates a rate with us, otherwise, we will not have the business.

The Chairman: Let us move on to another subject. It is pretty clear there is a legitimate difference of opinion—

Mr. Benjamin: That is right.

The Chairman: —but it is not going to be resolved, so let us move on.

Mr. Benjamin: Mr. Lawless, in terms of your having some better control over your costs, does Canadian National—I should preface my question by saying that I am not opposed to the directing of maximum amount of steel rail traffic to Sysco—feel a little bit put upon? Have the requirements placed upon CN, in terms of steel rail, Sysco, do you feel that should be also applied to Canadian Pacific? Do you think you got as good a deal, in terms of your costs and your requirements under the recent announcements, as you would have if you had bought from Algoma, or Europe, or Korea, or anywhere else?

Mr. Lawless: I think there is an assumption, Mr. Chairman, that I cannot agree with, that we were put upon to do something that would suggest that we are buying all our rails from Sysco because somebody has told us to do that. We are very interested in seeing that there are two major suppliers of rail in Canada. There is one in Sault Ste. Marie, Algoma, which is owned by Canadian Pacific largely, and there is another one in Sydney, Sysco.

We have consistently endeavoured to share that traffic, that business, between the two suppliers, having in mind that one company buys 100% of its rail, domestically, from the one company, and we have decided to buy a large percentage of our rail from the other company. This is done on the basis that if there are two suppliers, it will create some competition and will allow us to get at least a reasonable level of price when we buy that steel.

Mr. Benjamin: Did you get a price from Algoma at the same time as you got a price from Sysco?

Mr. Lawless: We continually get a price from Algoma and from Sysco. If you look back over the records, you will see that we have bought rail from both companies. That is what has allowed us to satisfy ourselves that there is a reasonable level of price.

Mr. Benjamin: You sized up Algoma, got their quotes, and you got Sysco's quotes... I will remind you, Mr. Lawless, whether it was you or Dr. LeClair, that we were told last year

[Translation]

M. Benjamin: A l'heure actuelle, vous êtes censé récupérer vos coûts en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. La situation devrait être la même pour les tarifs variables et les tarifs confidentiels. Certains expéditeurs peuvent être victimes de discrimination, même s'ils sont plus près du marché, parce qu'ils ne sont pas admissibles à des tarifs variables ou confidentiels, ou ne peuvent pas en profiter.

M. Lawless: Aucun expéditeur ne sera victime de discrimination s'il négocie ces tarifs avec nous. Autrement, nous perdions tous nos clients.

Le président: Passons à un autre sujet. Il est assez évident qu'une divergence d'opinion existe...

M. Benjamin: En effet.

Le président: ... mais comme nous n'allons rien régler, passons à autre chose.

M. Benjamin: Monsieur Lawless, vous parlez d'exercer un plus grand contrôle sur vos coûts. Je devrais peut-être dire, avant de poser ma question, que je m'oppose pas à ce que vous accordiez la majeure partie de vos commandes de rails en acier à Sysco, mais je voudrais savoir si le Canadien National se sent quelque peu lésé. Croyez-vous que les exigences imposées au CN pour ce qui est d'acheter des rails d'acier à Sysco devraient également être imposées au Canadien Pacifique? En ce qui concerne vos coûts et vos besoins, croyez-vous vous en être aussi bien tirés à la suite des annonces récentes, que vous l'auriez fait si vous aviez pu acheter les rails à Algoma, en Europe, en Corée ou ailleurs?

M. Lawless: Monsieur le président, j'ai l'impression que vous partez d'un faux principe. Vous semblez croire que le CN achète tous ses rails à la compagnie Sysco parce qu'il a été obligé de le faire. Nous sommes très contents de voir qu'il y a deux importants fournisseurs de rails au Canada. Le premier est à Sault Ste Marie, Algoma, qui appartient essentiellement à la compagnie des chemins de fer du Pacifique, et l'autre est Sysco, à Sydney.

Nos deux compagnies ont toujours fait leur possible pour passer équitablement les commandes entre les deux fournisseurs. CP achète tous ses rails au Canada à l'une de ces deux compagnies, tandis que nous achetons une bonne proportion de nos rails à l'autre compagnie. Nous partons du principe qu'avec deux fournisseurs, la concurrence est suffisante pour nous permettre d'obtenir nos rails à un prix raisonnable.

M. Benjamin: Avez-vous obtenu un prix d'Algoma en même temps que de Sysco?

M. Lawless: Nous demandons constamment aux deux fournisseurs de nous faire des prix. Si vous examinez le dossier, vous verrez que nous avons acheté des rails aux deux compagnies. C'est ainsi que nous avons pu prouver que le prix était raisonnable.

M. Benjamin: Vous aviez évalué l'offre d'Algoma, vous avez obtenu ses prix et ceux de Sysco... Je tiens à vous rappeler, monsieur Lawless ou monsieur LeClair, que vous avez dit l'an

[Texte]

that you did not need the rail requirements that you had projected two or three years before, that you no longer required those kinds of rail orders. Now, all of a sudden, you require them.

Mr. Lawless: I think you are misinterpreting what has been said, Mr. Benjamin. What we are saying is that for the rail requirements that Canadian National have, we will continue to take our traditional share, which happens to be about 80%, from Sysco.

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Lawless: We are not buying rail that we do not need; we are buying 80% of what we need from Sysco.

Mr. Benjamin: Are you staging this out over a period of two, three, four, five years?

Mr. Lawless: Whatever our requirements are. We do not know what our requirements are until we look at what our programs are each year. We know what it is for this year, and pretty soon we will know what it is for next year.

Mr. Benjamin: You tell us that it is 80%. My question is, 80% of what?

Mr. Lawless: Whatever the requirements are.

Mr. Benjamin: What are your requirements for 1987, 1988, and 1989?

Mr. Lawless: We do not have those requirements for 1987, 1988—we have them for 1987. We are buying 30,000 tonnes in 1987 from Sysco, and a substantial amount of rail offshore, and some from Algoma. The offshore rail is being bought because we cannot buy it anywhere in Canada.

Mr. Benjamin: It is head-hardened.

Mr. Lawless: Hopefully, with the processes that both those companies are putting in place, we are going to be able to have head-hardened rail made in Canada soon.

Mr. Benjamin: Fine.

• 2120

Mr. Angus: Just for clarification, 30,000 tonnes is what is coming from Sysco?

Mr. Lawless: This year.

Mr. Angus: And what is the amount from Algoma?

Mr. Lawless: It is 10,000.

The Chairman: It could be a publicly imposed duty, but he has not said that.

Mr. Angus: I was thinking the same thing.

The Chairman: That is the reason why we allowed the questions: I know Mr. Benjamin is not against the order going to Sysco. If he is, I wish he would state it up front and I will make sure it is published in the *Sydney Post Record*.

[Traduction]

dernier que vos prévisions d'achat de rails établies deux ou trois années auparavant excédaient vos besoins réels, et que vous n'aviez pas besoin d'acheter autant de rails. Et voilà que soudainement, vous dites en avoir besoin.

M. Lawless: Monsieur Benjamin, je crois que vous avez mal compris ce qui a été dit. Pour ce qui est des besoins du CN en matière de rails, nous continuerons à en acheter autant qu'avant, c'est-à-dire 80 p. 100 à Sysco.

M. Benjamin: Très bien.

M. Lawless : Nous n'achetons pas de rails dont nous n'avons pas besoin; nous achetons 80 p. 100 de ce qu'il nous faut à Sysco.

M. Benjamin: Est-ce que ce sera étalé sur deux, trois, quatre ou cinq ans?

M. Lawless: Cela sera selon nos besoins. Nous ne savons pas ce que seront nos besoins tant que nous n'avons pas examiné notre programme année après année. Nous savons ce que ce sera pour l'an prochain, et nous aurons bientôt une idée de nos besoins pour l'année suivante.

M. Benjamin: Vous dites que cela représente 80 p. 100. Mais 80 p. 100 de quoi?

M. Lawless: Des besoins.

M. Benjamin: Quels sont vos besoins pour 1987-1988 et 1989?

M. Lawless: Nous n'avons pas encore fait les prévisions pour 1987-1988, nous les avons pour 1987. En 1987, nous achèterons 30,000 tonnes à Sysco, une bonne proportion à l'étranger, et le reste à Algoma. Nous achetons des rails à l'étranger parce qu'ils sont d'un type qu'on ne trouve pas au Canada.

M. Benjamin: C'est un type renforcé selon un processus spécial.

M. Lawless: Grâce au nouveau processus, adopté par les deux compagnies, nous prévoyons pouvoir bientôt produire au Canada ce genre de rail.

M. Benjamin: Très bien.

M. Angus: Pour que ce soit clair, c'est bien 30,000 tonnes à Sysco?

M. Lawless: Cette année?

M. Angus: Et combien à Algoma?

M. Lawless: Dix mille tonnes.

Le président: Il pourrait s'agir d'une obligation de service public, mais il ne l'a pas dit.

M. Angus: Je pensais la même chose.

Le président: C'est pourquoi j'ai permis que vous posiez ces questions: je sais que M. Benjamin n'est pas contre le fait que la commande soit passée à Sysco. S'il l'est, j'aimerais bien qu'il

[Text]

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Benjamin: You noticed how I carefully prefaced my question.

The Chairman: You were very careful; and I would be the last to suggest you even were neutral to the order.

Mr. Benjamin: I just wondered if Canadian Pacific is being requested to look at the same thing.

The Chairman: Well, they are not quite in the same status as Mr. Lawless. We can ask them questions tomorrow. You did have the legitimacy, but as I said, we did not even get onto the public imposed duty, because it was not—

Mr. Benjamin: I inserted it in the business of controlling their costs.

The Chairman: Well, there are many ways you got into it very properly. You were very good on that, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I thought so.

Mr. Angus: Mr. Lawless, I think when you were here last we talked a bit about this. Currently CN is railing potash from western Canada down through the United States, and we were advised that the reason for that is that the purchaser of the potash required that the product be shipped on their cars. I think they were leased cars, but under their jurisdiction. Is there the same situation in reverse? Is there a requirement by Canadian purchasers of goods coming from the United States that those goods be hauled on their cars, or is there any law in the States that would prevent that?

Mr. Lawless: I think there is a misinterpretation here, perhaps. Potash moves out of western Canada into the United States both in CN-owned cars and in shipper-leased cars. That arrangement depends on the contract we have negotiated with each one of the shippers.

Mr. Angus: About shipper-leased cars, though, is there a provision in American law that would allow the situation to occur in reverse? What I am trying to do is get a comparison between some of the other comparisons—

Mr. Lawless: I think the misinterpretation is that we are not talking about law, we are talking about the individual circumstances that develop as a result of the arrangements made between that shipper and the carrier. A shipper and a carrier in the United States can make the same arrangement as we make in Canada. If it is traffic, for instance, coming from . . . let us look at General Motors. With General Motors and a railway in the United States shipping traffic up into Canada, that could be on a shipper-owned car or a railway-owned car; and vice versa, the same way, going the other direction.

Mr. Angus: I was just trying to find out whether it was equal treatment on both sides of the border—

[Translation]

le dise carrément, et je verrai personnellement à ce que ses propos soient publiés dans le *Sydney Post Record*.

Des voix: Oh, oh!

M. Benjamin: Vous avez remarqué avec quel soin j'ai préparé ma question.

Le président: Vous avez été très prudent; et je serais le dernier à dire que vous n'aviez pas de préférence quant à l'octroi de la commande.

M. Benjamin: Je me demandais si le Canadien Pacifique avait été invité à examiner le dossier.

Le président: Le Canadien Pacifique n'est pas vraiment dans la même situation que M. Lawless. Nous pourrions interroger le CP demain. Vos questions étaient légitimes, mais comme je l'ai dit, nous n'avons même pas parlé de l'obligation de service public, parce que . . .

M. Benjamin: J'ai amené cela relativement au contrôle des coûts.

Le président: Vous avez réussi de bien des façons à aborder la question. Vous avez très bien réussi, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est ce que je pensais.

M. Angus: Monsieur Lawless, je pense que la dernière fois que vous êtes venu, nous en avons discuté un peu. À l'heure actuelle, le CN achemine de la potasse depuis l'Ouest canadien vers les États-Unis, et nous avons appris que c'était parce que l'acheteur avait exigé que le produit soit transporté dans ses wagons. Je pense qu'il s'agissait de wagons loués, dont il avait la responsabilité. Est-ce que la situation inverse se produit? Les acheteurs canadiens de marchandises provenant des États-Unis exigent-ils que les marchandises soient transportées dans leurs wagons, ou y a-t-il une loi aux États-Unis qui le leur interdise?

M. Lawless: Je pense qu'il y a peut-être un léger malentendu ici. La potasse est acheminée depuis l'Ouest canadien vers les États-Unis dans des wagons du CN et dans des wagons loués par l'expéditeur. Cet arrangement dépend du contrat que nous avons négocié avec chacun des expéditeurs.

M. Angus: À propos des wagons loués par les expéditeurs, y a-t-il une disposition dans la loi américaine qui permettrait à la situation inverse de se produire? J'essaie d'établir un lien entre d'autres comparaisons . . .

M. Lawless: Je pense que le malentendu tient au fait que nous parlons de loi, alors qu'il n'en est absolument pas question; il s'agit plutôt de circonstances particulières découlant des arrangements pris entre l'expéditeur et le transporteur. Un expéditeur et un transporteur aux États-Unis peuvent prendre les mêmes arrangements que nous au Canada. S'il s'agit de marchandises, par exemple, qui vient de . . . Prenons le cas de General Motors. Avec la General Motors et un chemin de fer aux États-Unis, les marchandises peuvent être transportées au Canada dans des wagons appartenant à l'expéditeur ou des wagons appartenant aux chemins de fer. Et l'inverse se présente, dans l'autre direction.

M. Angus: J'essayais simplement de déterminer si la situation était la même des deux côtés de la frontière . . .

[Texte]

Mr. Lawless: It depends on the circumstances of the—

Mr. Angus: —in terms of law, not in terms of any private arrangements.

Mr. Lawless: There is no problem as far as law is concerned.

Mr. Benjamin: May I insert a supplementary? The routing: do you offer a variety of rates? If you say, if you ship at this routing, we can give you such and such a rate, and if you insist on it going a different routing, say over a competing railroad, Canadian or U.S., it is going to cost you that much more, is that in your hands or is it in the shipper's hands?

Mr. Lawless: A shipper can route whichever way he wants. However, if he routes in such a way as has the Canadian carrier connecting with a U.S. carrier that does not want to join that route, that U.S. carrier can say he does not want to join that route, because the rate is not good enough. So he just flags out of it. So it is an option he has at any time.

Mr. Benjamin: The U.S. carrier?

Mr. Lawless: The U.S. carrier. So has the Canadian carrier. We can flag out of a route too, if we want.

Mr. Angus: Let me go back to that Peat, Marwick executive summary I have been referring to. Mr. Lawless, I would like to read a couple of sections from it and see whether CN agrees with the assumptions or the conclusions that have been reached by the study. This is under "Labour Cost".

• 2125

Labour costs represent a large portion, about 40%, of total railway costs. That is including the cost of capital.

An analysis of railway employees' wages and salaries, including allowances for vacation and statutory holidays, reveals that the average hourly compensation of Canadian railway employees was approximately 23% lower than that of U.S. railway employees in 1985. Moreover, the cost of employee benefits amplifies its differential.

Canadian carrier payments for benefits represent about 16% of total salaries and wages, whereas U.S. carrier payments represent 27% of salaries and wages.

It goes on to say:

Canadian train crews are, on average, smaller than U.S. crews. Analysis of average train crew compensation per train mile showed 1985 Canadian crew costs to be 39% lower than U.S. carrier costs.

And under Material Costs:

The relative cost of fuel in Canada has increased steadily since 1980 and was 18% higher than U.S. carrier costs in 1985.

[Traduction]

M. Lawless: Tout dépend des circonstances de . . .

M. Angus: . . . au regard de la loi, pas des arrangements privés.

M. Lawless: Il n'y a pas de problème du côté de la loi.

M. Benjamin: Puis-je poser une question supplémentaire? Vos tarifs peuvent-ils varier selon le parcours? Pouvez-vous dire, par exemple, que le tarif est de tant sur tel parcours, et de tant de plus si la marchandise est acheminée sur le parcours d'un chemin de fer rival, canadien ou américain? Pouvez-vous faire cela, ou est-ce que seul l'expéditeur peut le faire?

M. Lawless: L'expéditeur peut emprunter le parcours qu'il veut. Cependant, s'il choisit un parcours qui oblige le transporteur canadien à faire une correspondance avec un transporteur américain qui ne veut pas suivre ce parcours, alors là le transporteur américain peut refuser d'assurer la correspondance parce que les prix ne sont pas assez bons. C'est donc une option qu'il peut toujours prendre.

M. Benjamin: Vous parlez du transporteur américain?

M. Lawless: Oui, du transporteur américain, mais le transporteur canadien a aussi la même option.

M. Angus: J'aimerais revenir au document de Peat et Marwick, dont j'ai déjà parlé. Monsieur Lawless, je vais vous lire quelques extraits du rapport et vous demander si le CN appuie les hypothèses ou les conclusions qui se dégagent de cette étude. Le premier extrait porte sur le coût de la main-d'oeuvre.

Les salaires représentent une part importante, environ 40 p. 100 des dépenses globales des chemins de fer. Ce montant global comprend le coût de capital.

Si l'on analyse les salaires et la rémunération des employés de chemins de fer y compris leurs allocations de vacances et les congés fériés payés, on constate que l'indemnisation moyenne horaire des employés canadiens de chemins de fer était inférieure d'environ 23 p. 100 à celle des employés des chemins de fer américains en 1985. En outre, le coût des avantages offerts aux employés augmente encore cette différence.

Les transporteurs canadiens versent en avantages environ 16 p. 100 de la masse totale des salaires et rémunérations, alors que les transporteurs américains versent 27 p. 100 à ce même titre.

On ajoute plus loin:

Sur les trains canadiens, en moyenne, les équipages sont plus petits qu'aux États-Unis. Une analyse de l'indemnisation moyenne versée à l'équipage d'un train par mile voyagé révèle qu'en 1985, le coût des équipages canadiens était inférieur de 39 p. 100 au coût supporté par les transporteurs américains.

À la rubrique «coût de l'équipement»:

Proportionnellement, le coût du carburant au Canada a augmenté de façon constante depuis 1980 pour atteindre en

[Text]

It also says:

The material costs, as a whole, represent approximately 35% of total railway costs, of which fuel is the largest single component.

Okay, let me stop there and ask you whether you agree with those statements, keeping in mind that these are a mix of CN and CP and perhaps other ones, I am not sure, in terms of the Canadian context.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, we are hearing figures we have not heard before. I cannot really verify whether they would be accurate except in an order of magnitude, that is all. I just could not comment on how close they are to each other and whether they really reflect the reality of the situation. I do not know.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I may. Mr. Lawless, you indicated earlier, as did your colleague, that you have seen these executive summaries. You have commented on other figures in this report. Maybe it is a matter of refreshing your memory, I am not sure.

Mr. Morin: If I might, Mr. Angus. What we commented on was the revenue information that dealt specifically with what the Canadian railways were involved in in terms of revenue. The numbers you are quoting now are numbers about U.S. railway cost levels and information which we have not had an opportunity to verify. Mr. Lawless has said we do not know whether they are accurate or not. We may not be able to verify some of them. But we have not been able to verify them as yet because they are not our numbers.

The Chairman: I think it is a point well taken. And the other dilemma, Mr. Angus, is that we do not have the full reports and a chance for the witnesses to assess them. They may see something in the computations or the factors involved in some of those conclusions that they would like to comment on.

So I really do think their point is well taken, and I wish you would get on . . . I think their earlier answer is an understandable explanation of why they could comment on the general Canadian railway situation but not something that this executive summary does in a comparative way.

Perhaps later on when we get this full thing, if we ever do, there will be a more meaningful comment and, if necessary . . . Of course, I guess we could always call the people who produced the reports, which is the most direct way to do it.

Mr. Benjamin: I think it would be a good idea.

The Chairman: They could then be examined by you and other members, and people listening who have an interest could say, "Hey, that analysis is out to lunch".

[Translation]

1985 un coût supérieur de 18 p. 100 à ce qu'il est aux États-Unis.

On y dit également:

Dans leur ensemble, les coûts d'équipement représentent environ 35 p. 100 de l'ensemble des dépenses d'un chemin de fer, et c'est le carburant qui en constitue l'élément le plus coûteux.

Très bien; arrêtons-nous là, et permettez-moi de vous demander si vous approuvez ces affirmations, compte tenu du fait qu'au Canada, il y a le Canadien National et le Canadien Pacifique, et peut-être d'autres.

M. Lawless: Monsieur le président, c'est la première fois que nous entendons ces chiffres. Je ne saurais dire s'ils sont justes; je ne peux vous répondre que d'une façon générale. Je ne saurais vraiment pas vous dire s'ils sont justes ni s'ils reflètent vraiment la situation. Je n'en sais rien.

M. Angus: Monsieur le président, avec votre permission. Monsieur Lawless, vous avez dit tantôt, tout comme votre collègue, que vous aviez vu ces résumés destinés aux cadres. Vous avez fait des commentaires sur d'autres chiffres qui y figurent. Peut-être s'agirait-il de vous rafraîchir la mémoire, je n'en sais rien.

M. Morin: Avec votre permission, monsieur Angus. Nous avons fait des commentaires sur les données qui portaient expressément sur les recettes des chemins de fer canadiens. Vous nous citez maintenant des chiffres sur les dépenses des chemins de fer américains, c'est-à-dire des renseignements que nous n'avons pas pu vérifier. M. Lawless a dit que nous ne savions pas si ces chiffres étaient justes ou non. Nous ne pourrions peut-être pas vérifier certains de ces chiffres. Quoi qu'il en soit, jusqu'à présent nous n'avons pas pu les vérifier puisqu'il ne s'agissait pas de nos chiffres.

Le président: Vous faites valoir un bon point. En outre, monsieur Angus, nous n'avons pas les rapports complets, et les témoins n'ont pas eu la chance de les examiner. Ils voudraient peut-être faire des commentaires sur les calculs ou les facteurs retenus pour parvenir à certaines conclusions du rapport.

J'estime donc que votre question n'est pas très bien fondée et j'aimerais bien que vous passiez . . . Je crois que dans leur première réponse ils vous ont bien expliqué pourquoi ils pouvaient faire des commentaires sur la situation générale des chemins de fer canadiens, mais pas porter un jugement sur la comparaison qui figure dans le résumé.

Peut-être plus tard, lorsque nous aurons le rapport complet, si jamais nous l'avons, ils pourront vous donner une réponse plus complète, si nécessaire . . . Évidemment, nous pourrions toujours, je suppose, convoquer les rédacteurs des rapports, ce qui est la façon la plus directe de procéder.

M. Benjamin: Je crois que c'est une bonne idée.

Le président: Vous et les autres membres du Comité pourriez alors les interroger, et les intéressés qui suivraient la chose pourraient dire: «Bien, cette analyse n'y est pas du tout».

[Texte]

Mr. Lawless: I would take issue, Mr. Chairman, with one figure that I did hear on the basis of the Canadian costs. Our rail and fringe benefits are closer to 55% to 60% of our costs, not 40%.

Mr. Angus: Okay. Just on that, Mr. Chairman, Mr. Lawless did indicate that perhaps in terms of order of magnitude, and I appreciate the response he has just given me. Is it your perception that railway labour costs in Canada are in fact lower than those in the United States?

The Chairman: I think—

Mr. Angus: He did indicate magnitude, though.

The Chairman: All right. I will let him answer. He is a big witness.

Mr. Morin: In all fairness, the report also goes on to say that this takes into account the exchange on the dollar. That accounts for a great deal of the difference in crew wages.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Benjamin: You mean they would not have taken that into account?

Mr. Morin: Yes, they did take it into account. But when you compare them, you are comparing a common dollar. At that time the United States' dollar was worth about 1.4 compared with ours. So when you talk about their costs, expressed in Canadian dollars, it is quite normal that they be expressed as higher.

• 2130

Mr. Benjamin: In 1985?

Mr. Morin: This is the information that—

Mr. Angus: Just a point on that, Mr. Chairman, and I will move on. When we are talking about the ability of American rail lines to compete in the Canadian marketplace, we are going to do it on a common dollar, and they are going to look in terms of their costs vis-à-vis ours. The perception or the concern is whether they will be able to out-compete us because of that variation.

But I would be happy to see CN's response once they see the full report and have an opportunity—if they can. I appreciate the fact that you may not have access to the American figures, but hopefully that is something we can pull out when and if we do have the consultants before us.

One final area, and this is my last question for this evening, Mr. Chairman—is another report—an executive summary, I guess it is—we received, called *A Report on Trucking and Railroad Deregulation in the United States*, submitted to Transport Canada on November 26, 1986, by Reese H. Taylor Jr. and Karl Morell for Heron, Burchette, Ruckert and Rothwell of Washington D.C. This report has a statement that says—and I would like to get your reaction to it to see whether you have any additional information:

[Traduction]

M. Lawless: Je conteste, monsieur le président, l'un des chiffres relatifs aux coûts canadiens que l'on a cités. Les coûts en personnel et en avantages sont plus près de 55 à 60 p. 100 que de 40 p. 100.

M. Angus: Très bien. Sur ce point, monsieur le président, M. Lawless a mentionné qu'il pourrait peut-être parler de la situation générale, et je le remercie de la réponse qu'il vient de me donner. Avez-vous l'impression que les salaires et la rémunération dans les chemins de fer canadiens sont en fait inférieurs à ce qu'ils sont aux États-Unis?

Le président: Je crois . . .

M. Angus: Il a donné un ordre de grandeur.

Le président: Très bien. Je vais lui permettre de répondre. C'est un témoin de poids.

M. Morin: Pour être juste, il faut se rappeler que le rapport précise que les chiffres donnés tiennent compte du taux de change. Cela explique en grande partie la différence entre la rémunération des équipages.

M. Angus: Très bien.

M. Benjamin: Vous voulez dire qu'on n'en aurait pas tenu compte?

M. Morin: Si, on en a tenu compte. Mais lorsque l'on fait la comparaison, on la fait en se fondant sur un dollar commun. À l'époque, le dollar américain valait environ 1.4 par rapport au nôtre. Donc si vous parlez des coûts américains en dollars canadiens, il est tout à fait naturel qu'ils soient supérieurs.

M. Benjamin: En 1985?

M. Morin: Ce sont là les renseignements que . . .

M. Angus: Encore un point là-dessus, monsieur le président, et je passerai à autre chose. Lorsque nous parlons de la capacité compétitive des chemins de fer américains dans le marché canadien, nous nous fondons sur un dollar commun; les Américains vont comparer leurs coûts aux nôtres. Ce qu'il faut se demander, ou plutôt ce qui nous inquiète, c'est s'ils vont pouvoir nous damer le pion à cause de cette différence.

Quoi qu'il en soit, je serais heureux de voir la réponse du CN lorsque vous aurez vu le rapport au complet et que vous aurez eu l'occasion—enfin si vous le pouvez. Je comprends que vous n'avez peut-être pas accès aux chiffres américains, mais on peut espérer que nous réussirons à les obtenir lorsque les consultants comparaîtront ici, s'ils viennent.

Un dernier sujet, et ce sera ma dernière question ce soir, monsieur le président—c'est tiré d'un autre rapport—un résumé destinés aux cadres, je suppose—que nous avons reçu, intitulé *A Report on Trucking and Railroad Deregulation in the United States*, présenté au ministère des Transports canadiens le 26 novembre 1986 par Reese H. Taylor fils et Karl Morell pour Heron, Burchette, Ruckert et Rothwell, de Washington D.C.. On dit dans ce rapport—et j'aimerais connaître votre réaction pour savoir si vous avez des renseignements supplémentaires:

[Text]

Shipper dissatisfaction with the ICC (Interstate Commerce Commission) implementation of the Staggers Act has arisen primarily in the areas of: 1) rate reasonableness; 2) revenue adequacy; 3) competitive access; 4) boxcar deregulation; 5) exemption of export coal; 6) contract disclosures; and 7) rail cost-recovery procedures.

Are you familiar with any of these concerns that have been raised by American shippers, and do you see any parallels in Canada with this particular piece of legislation?

Mr. Lawless: I am on the board of directors of the Association of American Railroads and I am aware there are some concerns raised by some shippers. I am also aware that in the United States, largely speaking, there is pretty well an overwhelming endorsement of the Staggers Act as a result of the changes that have been made, both for railways and for shippers. Sure, the export coal people are very concerned about "captivity". That is a problem. And there are some suggestions now that the bill be changed with respect to competitive access, but it is being resisted quite substantially by all the railways. The rest of the areas—rates and revenue adequacy—I think they have tackled that in a very meaningful way by reducing their costs. But largely speaking, I think you will find that every one of the railroads in the United States is supporting the Staggers Act quite substantially.

Mr. Angus: What about the shippers, though? This is shipper dissatisfaction.

Mr. Lawless: If you look at what has happened with respect to the majority of the shippers in the United States, they have seen their rates reduced substantially.

Mr. Angus: I will leave that because it is not fair to ask you the question.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I delight you for a change. I just want to say that I have been so happy to hear the CN for a change, but they are like all the rest of the ones who have appeared before this committee over the last year and a half, a bunch of "yeah-butters". They like the bill, but . . . , and they have more "buts" than . . . However, I think you will find that at least some members in this committee, if not all, are going to do all we can to make sure this legislation preserves and protects the economic and financial viability of our transportation system in Canada.

An hon. member: Hear, hear!

Mr. Benjamin: And on that note, Mr. Chairman, you can have the rest of the day off.

The Chairman: Mr. Benjamin, I am delightfully pleased with that closing comment of yours.

And the "yes-butters", I must say, as we all know, they have put the "yes-butting" in very precise language in the amendments the members will be studying.

[Translation]

Les expéditeurs sont surtout insatisfaits de la façon dont la ICC (*Interstate Commerce Commission*) a donné suite à la loi *Staggers* dans les domaines suivants: 1) bien-fondé des tarifs; 2) niveau adéquat des recettes; 3) maintien de la concurrence; 4) déréglementation des wagons; 5) exemption visant la houille exportée; 6) divulgation des contrats; et 7) mécanismes de recouvrement des coûts dans le secteur ferroviaire.

Avez-vous déjà entendu parler de ces sujets de préoccupation qu'auraient soulevés les expéditeurs américains, et existe-t-il au Canada une loi semblable?

M. Lawless: Je suis au conseil d'administration de la *Association of American Railroads* et je sais que certains expéditeurs ont soulevé quelques points. Je sais également qu'aux États-Unis d'une façon générale, on appuie assez massivement la loi *Staggers* à la suite des modifications apportées en faveur des chemins de fer et des expéditeurs. Évidemment, les exportateurs de houille se préoccupent énormément du côté «captif». C'est un problème. Certains proposent maintenant de modifier la loi en vue d'augmenter la concurrence, mais toutes les sociétés ferroviaires s'y opposent avec véhémence. Quant aux autres questions—le niveau adéquat des tarifs et des recettes—je crois que les sociétés ferroviaires ont surmonté cette difficulté en réduisant leurs coûts. Quoi qu'il en soit, dans l'ensemble, je crois que vous constaterez que toutes les sociétés ferroviaires aux États-Unis appuient à fond la loi *Staggers*.

M. Angus: Mais les expéditeurs? Je vous parlais de l'insatisfaction des expéditeurs.

M. Lawless: Si vous regardez la situation de la majorité des expéditeurs aux États-Unis, vous constaterez que leurs tarifs ont été considérablement réduits.

M. Angus: Je vais laisser tomber cet aspect, car il est injuste de vous poser la question.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour une fois, je vais vous enchanter. Je vais me contenter de dire que je suis très heureux pour une fois d'entendre le CN, mais comme tous les autres témoins que nous avons entendus depuis un an et demi, les témoins sont des «oui, mais». Ils aiment le projet de loi, mais . . . , et les «mais» sont plus nombreux que . . . Enfin, je crois que vous constaterez que certains membres du Comité, sinon tous, vont faire tout leur possible pour que ce projet de loi préserve et protège la viabilité économique et financière du réseau de transports du Canada.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Benjamin: Cela dit, monsieur le président, vous pouvez partir et prendre congé.

Le président: Monsieur Benjamin, je suis tout à fait enchanté de cette dernière remarque.

Je dois cependant dire que les «oui, mais» ont formulé leurs réserves en termes très précis dans les amendements que nous allons étudier.

[Texte]

Again, I want to thank you, Mr. Lawless, Mr. Morin, and Mr. Masse for appearing. You came here one other time with Dr. LeClair and you did surprise me and other members. I know from your slide presentation that this was drawing the foundation for some of the problems in Moncton that did cause a lot of problems to everybody. I hope that your presentation today can be used as a model, perhaps with narratives, but hopefully not too many slides. I am hoping that witnesses come in with some very specific amendments. Certainly the ones that you have laid on the table have presented some real food for thought for us.

• 2135

Thank you very much.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, will CN and CP airlines be back for a final round?

The Chairman: Oh yes, there is a commitment.

This committee stands adjourned until 9.30 a.m. tomorrow when CP will be the first witness. We will then hear from Air Canada and the Coal Association of Canada.

[Traduction]

Encore une fois, je tiens à vous remercier, messieurs Lawless, Morin et Masse. Vous étiez déjà venus une fois avec M. LeClair, et vous nous aviez surpris, les membres du Comité et moi. Je sais à cause de votre diaporama que vous nous expliquiez les origines de certains problèmes survenus à Moncton par la suite. J'espère que votre exposé de ce jour peut être utilisé comme modèle, peut-être accompagné d'explications, mais sans trop de diapositives. J'espère que les témoins nous proposeront certains amendements précis. Ceux que vous nous avez présentés nous ont certainement donné matière à réflexion.

Je vous remercie beaucoup.

M. Benjamin: Monsieur le président, est-ce que les compagnies aériennes CN et CP reviendront pour un dernier tour?

Le président: Certainement, c'est ce qui a été décidé.

La séance est levée et reprendra demain matin à 9h30. Notre premier témoin sera CP, puis Air Canada et la *Coal Association of Canada*.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Canadian National:

R.E. Lawless, President and Chief Executive Officer;
W.H. Morin, Senior Vice-President, Marketing;
Y.H. Masse, Senior Vice-President, Financial Planning and
Administration.

TÉMOINS

De la compagnie Canadien national:

R.E. Lawless, président-directeur général;
W.H. Morin, premier vice-président, Marketing;
Y.H. Masse, premier vice-président, Planification financière
et Administration.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Tuesday, March 3, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le mardi 3 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

G.A. (Sandy) Birch

Committee Clerk

Pursuant to Standing Order 94

On Wednesday, March 4, 1987:

Ross Belsher replaced Vincent Dantzer.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

G.A. (Sandy) Birch

Conformément à l'article 94 du Règlement

Le mercredi 4 mars 1987:

Ross Belsher remplace Vincent Dantzer.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 3, 1987
(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert Layton for Vincent Dantzer.

Other Member present: Alan Kindy.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From CP Rail: I.B. Scott, Chairman and Executive Officer; R.S. Allison, President; R.J. Ritchie, Executive Vice-President.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

On Clause 2 of Bill C-18 and Bill C-19

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The witnesses from CP Rail made a statement and answered questions.

At 12:30 o'clock p.m. the Committee proceeded to sit *in camera*.

It was agreed,—That, during consideration of Bills C-18 and C-19, the Chairman be authorized to convene and hold meetings for the purpose of receiving and authorizing the printing of evidence when a quorum is not present, provided that four members are present including the presiding officer.

It was agreed,—That necessary support staff be engaged by the Clerk of the Committee during the Committee's consideration of Bills C-18 and C-19.

It was agreed,—That, during its consideration of Bills C-18 and C-19, the Committee seek the permission of the House to adjourn from place to place within Canada for two weeks and that the necessary staff accompany the said Committee.

It was agreed,—That, commencing at its meeting at 3:30 p.m., Wednesday, April 15, 1987, the Chairman shall put, successively and without further debate or amendment, the question on all remaining clauses and amendments necessary to dispose of Bills C-18 and C-19.

It was agreed,—That all proposed amendments pertaining to Bills C-18, C-19 shall be tabled with the Chairman of the

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 3 MARS 1987
(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 40, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert Layton remplace Vincent Dantzer.

Autre député présent: Alan Kindy.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: De la compagnie CP: I.B. Scott, président du conseil et chef de la direction; R.S. Allison, président; R.J. Ritchie, vice-président exécutif.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de son ordre de renvoi des mercredis 4 février et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Articles 2 des projets de loi C-18 et C-19

Le Comité examine de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les témoins de la Compagnie CP font une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 30, le Comité adopte le huis clos.

Il est convenu,—Qu'au cours de l'étude des projets de loi C-18 et C-19, le président soit autorisé à convoquer et à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et en permettre la publication en l'absence du quorum, à condition que quatre membres, dont le président, soient présents.

Il est convenu,—Que le greffier du Comité engage le personnel de soutien nécessaire au cours de l'étude, par le Comité, des projets de loi C-18 et C-19.

Il est convenu,—Qu'au cours de son examen des projets de loi C-18 et C-19, le Comité obtienne de la Chambre l'autorisation d'ajourner d'un lieu à un autre, au Canada, durant deux semaines, et qu'il se fasse accompagner du personnel nécessaire.

Il est convenu,—Que dès la séance du mercredi 15 avril 1987, à 15 h 30, le président mette aux voix, sans autre débat ni amendement, tous les articles et amendements nécessaires pour mener à terme l'étude des projets de loi C-18 et C-19.

Il est convenu,—Que tous les amendements proposés ayant trait aux projets de loi C-18 et C-19 soient déposés chez le

Committee by deposit with the Clerk of the Committee not later than 5:30 p.m., Thursday, April 9, 1987.

It was agreed,—That the Committee authorize one Research Officer to accompany each political party during its hearings within Canada.

At 1:59 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

(18)

The Standing Committee on Transport met at 3:34 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Member present: Stan Graham.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From Air Canada: P. Jeannot, President and Chief Executive Officer; *From the Coal Association of Canada:* Giacomo Capobianco, Chairman; Richard Marshall, President.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

On Clause 2 of Bills C-18 and C-19

The witness from Air Canada made a statement and answered questions.

The witnesses from the Coal Association of Canada made statements and answered questions.

At 6:36 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

G.A. (Sandy) Birch

Clerk of the Committee

président que représente le greffier du Comité, au plus tard le jeudi 9 avril 1987, à 17 h 30.

Il est convenu,—Que le Comité autorise un attaché de recherche à accompagner chacun des partis politiques lors des audiences qu'il tiendra au Canada.

À 13 h 59, le Comité lève la séance pour se réunir de nouveau dans la journée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(18)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 34, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autre député présent: Stan Graham.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: De la Société Air Canada: P. Jeannot, président-directeur général. *De l'Association charbonnière canadienne:* Giacomo Capobianco, président du conseil; Richard Marshall, président de l'administration.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 février et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Articles 2 des projets de loi C-18 et C-19

Le témoin de la Société Air Canada fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins de l'Association charbonnière canadienne font des déclarations et répondent aux questions.

À 18 h 36, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. (Sandy) Birch

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, March 3, 1987

• 0938

The Chairman: Colleagues, we have more than enough to have witnesses heard and to have votes if necessary. I am sorry the chairman was a little late, but there have been some other matters I had to attend to.

I would like to welcome the Canadian Pacific to the table. Mr. Scott, when you have presented your brief we can start in on your presentation and questions and answers. I know you have some concern as to whether we are going to have enough time this morning.

We are hoping to have a very serious business meeting in the committee, outlining and defining the work schedule for part of this hearing on the bills. Railways are very definitely affected; they are concerned players in these transportation bills. So you are going to be back again at the clean-up before we go into a clause-by-clause study. You will have another kick at the can.

I think you had some people here yesterday listening to CN, which was very interesting. We will find you interesting. I hope members are going to be very direct, after I stop this monologue, to pinpoint the places where you agree with CN, do not agree, and we stay more or less on the bill. So with no further ado, take it away.

• 0940

Mr. I. B. Scott (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian Pacific Railroad): Thank you, Mr. Chairman. It is our intention, with your permission, that I make a brief opening statement. Following that, Mr. Rob Ritchie, our Executive Vice-President of CP Rail and a senior commercial officer who has been involved over time with *Freedom to Move* and with this bill from our perspective, will give you a presentation of our view of the bill and some of the things that we feel might be done to enhance its effectiveness.

I have with me Mr. Russell Allison, President of CP Rail and the Chief Operating Officer, who I should say is a very experienced railway business officer over a period of time. He and Mr. Ritchie and I will attempt to answer what questions we can, to your satisfaction.

In making an opening statement, I would like to say that when *Freedom to Move* was published in July 1985 it made very clear that the government was aiming for a new regime of transportation law and regulation, one that would help make Canadian shippers more competitive by creating a lower-cost and a more efficient national transportation network. To achieve that goal, the government committed itself to making our transportation environment more responsive to market forces and less restricted by government intervention. We welcome the government's initiative.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 3 mars 1987

Le président: Mesdames et messieurs, nous avons beaucoup à faire. Nous recevons aujourd'hui des témoins et il faudra peut-être aller voter. Je suis désolé d'être arrivé un peu en retard, mais j'ai été retenu par d'autres obligations.

J'invite donc tout de suite le Canadien Pacifique à s'approcher de la table. Monsieur Scott, vous pouvez faire votre exposé, après quoi nous passerons à la période de questions. Je sais que vous craignez que nous n'ayons pas suffisamment de temps.

Nous espérons toutefois pouvoir tenir une séance très sérieuse, déterminer l'échéancier de travail pour ces projets de loi. Les chemins de fer sont très certainement touchés; les lois sur les transports les concernent de toute évidence. Vous serez donc réinvités à comparaître avant que nous ne passions à l'étude article par article. Vous aurez une autre possibilité de nous présenter votre point de vue.

Je crois que certains représentants du CP étaient ici hier lorsque nous avons entendu le CN. Je suis sûr que votre exposé sera tout aussi intéressant. J'espère qu'après mon monologue, les députés seront très directs et préciseront les points sur lesquels vous semblez être d'accord avec le CN et ceux sur lesquels vous n'êtes vraisemblablement pas d'accord. Essayons de nous en tenir plus ou moins au projet de loi. Je m'arrête donc là et vous cède la parole.

M. I.B. Scott (président du Conseil et chef de la direction, CP Rail): Merci, monsieur le président. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, nous aimerions faire une brève déclaration liminaire. Après quoi, M. Rob Ritchie, notre vice-président exécutif et premier agent commercial qui a étudié «Aller sans entraves» et le présent projet de loi, vous exposera notre point de vue sur le projet de loi et indiquera ce qui, à notre avis, pourrait être fait pour le rendre plus efficace.

Je suis accompagné de M. Russell Allison, président de CP Rail et directeur des opérations qui a une grande expérience des chemins de fer. À nous trois, nous essayerons de répondre à vos questions.

Lors de la publication du document «Aller sans entraves», en juillet 1985, il était bien clair que le gouvernement avait pour objectif d'élaborer un nouveau régime législatif et réglementaire pour le secteur des transports, régime qui aiderait les expéditeurs canadiens à devenir plus concurrentiels grâce à la création d'un réseau national de transport à moindre coût et plus efficient. Pour y parvenir, le gouvernement s'est engagé à faire de notre secteur des transports un milieu plus réceptif aux forces du marché et moins restreint par l'intervention gouvernementale. Nous accueillons avec joie l'initiative du gouvernement.

[Text]

Canada's reliable and innovative multi-modal transportation system is central to our country's economic development. Any steps we can take as a nation to enhance this system will bring long-term benefits to all of us. On the other hand, Mr. Chairman, if the changes we are now considering lead us down the wrong road, the consequences for our collective economic well-being could be grave and long lasting.

I agree with the members of this committee who have pointed out in second reading debate that the new National Transportation Act is one of the most important pieces of legislation to come before the Parliament of Canada in recent years, certainly most important for us. As the Minister of Transport said in the House before Christmas, Bill C-18 deals with the very sinews and guts of this country. For this reason, Mr. Chairman, we have analysed the bill carefully and soberly, and we are pleased to have this opportunity to discuss our conclusions with you and with the other members of your committee.

Our brief, which we have submitted to you, contains a detailed explanation of our position on Bill C-18. I commend it to you for your review. In the brief, we have addressed the principal concerns of the shipping community, examined the bill's effectiveness in dealing with those concerns, and suggested amendments we think will allow the government to reach its intended objectives but with less risk to the financial health of the transportation system. It is our intention to have Mr. Ritchie deal with the specifics in a few moments, as I have said.

My own message is simple. CP Rail is in favour of the more competitive thrust the bill aims for, and supports many of its provisions. But we are very deeply concerned that if the bill is passed in its current form, the essential efficiency and the reliability of our national transportation system will be severely damaged. The whole purpose of this bill, as members of the government have frequently underlined, is to create a lower-cost transportation system. We are convinced that many features of the bill—such as the end of collective rate-making, the introduction of confidential contracts, the competitive access proposals and streamlined appeals process—will certainly result in lower freight rates.

However—and this is a critical point in our view—reasonable rates are only part of what a shipper demands from a carrier. The other part is reliable, consistent, and efficient service. Sometimes price is more important than service in the combination of the two; sometimes it is the other way around. Usually, though, a shipper needs a balanced combination of workable rates and an appropriate level of service suited to need. Providing that appropriate level of service requires major investments by us every year. Unlike its competitors in other modes, a railway must pay for the maintenance and replacement of its own track and rights of way. But maintenance is only the beginning. Beyond that, we must continually invest in new technology and in new plant and equipment so we can

[Translation]

Le système de transport multimodal fiable et novateur du Canada est l'un des éléments fondamentaux du développement économique de notre pays. Toute mesure prise en tant que nation pour améliorer ce système comportera des avantages à long terme pour tous. Par contre, monsieur le président, si les changements que nous envisageons aujourd'hui nous mènent dans le mauvais chemin, les conséquences sur notre bien-être économique collectif pourraient être très graves et durables.

Je suis tout à fait d'accord avec les membres du Comité qui ont souligné, lors des débats en deuxième lecture, que la nouvelle loi nationale sur les transports est l'un des plus importants documents législatifs qui ait été proposé au Parlement canadien ces dernières années. Comme l'a déclaré le ministre des Transports à la Chambre avant Noël, le projet de loi C-18 touche le cœur même, le nerf moteur de ce pays. C'est pourquoi, monsieur le président, nous avons étudié le projet soigneusement, avec grand sérieux. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de discuter avec vous et les autres membres de votre Comité des conclusions auxquelles nous sommes parvenus.

Notre mémoire, qui vous a été soumis, contient l'explication détaillée de notre position à propos du projet de loi C-18. Dans ce mémoire, nous avons pris en considération les principales inquiétudes du monde des expéditeurs, nous avons étudié l'efficacité avec laquelle le projet de loi interviendrait et suggéré des modifications qui, à notre avis, permettraient au gouvernement d'atteindre les objectifs visés tout en comportant moins de risques pour la santé financière du système de transport. Nous voudrions que M. Ritchie traite des questions plus précises, dans quelques instants.

Quant à moi, mon message est simple. CP Rail est favorable aux objectifs du projet de loi qui sont d'accroître la concurrence et elle appuie bon nombre de ses dispositions. Toutefois, nous craignons beaucoup que si le projet de loi est adopté dans sa forme actuelle, l'efficacité et la fiabilité essentielles de notre système national de transport seront gravement atteintes. Comme l'ont à maintes reprises souligné des membres du gouvernement, le but ultime de ce projet de loi est de créer un système de transport à moindre coût. CP Rail est convaincue que de nombreux éléments du projet de loi—l'abolition de la tarification collective, l'introduction des contrats confidentiels, les propositions sur l'accès à la concurrence et la simplification du processus d'appel—vont en général entraîner une diminution des prix de transport.

Toutefois, et c'est un point crucial, des prix de transport raisonnables sont uniquement un des éléments que l'expéditeur exige du transporteur. L'autre élément, c'est un service fiable, régulier et efficace. Parfois, le prix de transport est plus important que le service et parfois, c'est le contraire. En général cependant, l'expéditeur a besoin d'une combinaison équilibrée de prix de transport valables et de niveaux de service adéquats. Pour fournir le bon niveau de service, il faut chaque année faire de gros investissements. Contrairement à ses concurrents des autres modes de transport, le chemin de fer doit assumer l'entretien et le renouvellement de ses voies et de son emprise. Mais l'entretien n'est que l'aspect le plus évident. Il faut aussi investir sans cesse dans la technologie nouvelle et

[Texte]

make the most productive use of our assets in order to meet the constantly changing needs of customers.

• 0945

If freight rates fall so much that we can no longer bring in enough revenue to finance these investments, discretionary spending on technological and other kinds of innovation is the first thing to go. Then the physical plant of the railway gradually starts to deteriorate, and finally, train speeds must be lowered to guarantee safety. What happens very soon is the railway is no longer able to provide adequate levels of service to customers under those conditions.

In our view, it is important to understand the current economic background against which this new legislation must function. We have sluggish economic growth and global over-supply of resource commodities that have reduced not only rail traffic volumes, but also the rates that can be charged on that traffic can be obtained from it. This environment is expected to continue, and continue for several years, as we see the future.

Reduced earnings, combined with an investment base that was expanded in the early 1980s—expanded to provide additional rail capacity in Canada—has led to an unacceptable return on investment for CP Rail. This situation has put great pressure on the railway's ability to generate, either internally or externally, the funds to meet its future capital spending requirements. In this sense there are two elements of Bill C-18, in particular, which, when taken together with the other pro-competitive aspects of the bill, will make it extremely difficult for CP Rail to meet both its financial requirements and its customers' needs.

The first element is the competitive line rate proposal. Our concerns are outlined in the brief, and Mr. Allison, Mr. Ritchie, or I will attempt to answer whatever questions you have in as much detail as you like. The competitive line rate proposal was designed to respond to some legitimate concerns of so-called captive shippers.

Competitive line rates now seek to impose competition artificially, even when the market does not exist to support it. Like many contrivances, this artificial competition is much more expensive—more expensive for the railways, that is—than the real thing. If, as we expect, the introduction of competitive line rates allows U.S. roads to siphon away Canadian traffic, plus railway and related industry jobs, then this will be a feature more expensive for the country too.

We firmly believe the rights of captive shippers can be well protected through the appeal and the other competitive provisions of the bill. In our view, the introduction of competitive line rates is just not necessary.

[Traduction]

dans les installations et le matériel nouveau pour employer notre capital de la manière la plus productive afin de satisfaire aux besoins constamment modifiés de nos clients.

Si les prix marchandises tombent à un niveau où les revenus sont insuffisants pour financer ces investissements, la liberté d'affecter des capitaux à des innovations techniques et autres est la première à faire défaut. Viennent ensuite les installations du chemin de fer qui commencent peu à peu à se détériorer. Enfin, la vitesse des trains doit être réduite pour des raisons de sécurité. Très vite, le chemin de fer serait dans l'incapacité de fournir des niveaux de service adéquats aux clients.

Il est important de comprendre l'actuel contexte économique dans lequel le nouveau projet de loi est appelé à opérer. Le marasme économique et l'engorgement général des marchés pour les produits tirés des ressources naturelles ont entraîné une diminution non seulement des volumes de trafic ferroviaire mais aussi des prix de transport qui peuvent être demandés pour ce trafic. L'on s'attend à ce que cette situation persiste pendant plusieurs années.

La baisse des bénéfices, combinée à une base d'investissements qui fut élargie au début des années 80 afin de doter le Canada d'une capacité ferroviaire accrue, s'est traduite par un niveau inacceptable de rendement du capital investi pour CP Rail. Cet état de choses a grandement nui à la possibilité du chemin de fer de trouver, au sein de l'entreprise comme à l'extérieur, les capitaux nécessaires pour satisfaire ses besoins à venir en immobilisations. Dans le projet de loi C-18, il y a deux éléments en particulier qui, conjugués aux autres points du projet de loi destinés à favoriser la concurrence, amenuiseront considérablement la possibilité pour CP Rail de satisfaire tant ses besoins en capitaux que les exigences de ses clients.

Le premier élément est la proposition relative aux prix de ligne concurrentiels. Nos inquiétudes sont exposées dans le mémoire. En outre, M. Allison, M. Ritchie ou moi-même apporterons des réponses aussi détaillées que vous le désirerez à toutes les questions que vous poserez. La proposition sur les prix de ligne concurrentiels était initialement destinée à calmer certaines inquiétudes bien légitimes de ce qu'on est convenu d'appeler les «expéditeurs captifs».

Les prix de ligne concurrentiels visent en fait désormais à imposer la concurrence, artificiellement, même lorsqu'il n'existe pas de marché pour la soutenir. Comme bien des mécanismes, cette concurrence artificielle est beaucoup plus coûteuse—pour le chemin de fer, s'entend—que la réalité commerciale. Si, comme nous nous y attendons, l'introduction des prix de ligne concurrentiels permet aux chemins de fer des États-Unis d'accaparer le trafic canadien, outre les emplois ferroviaires et des industries connexes, elle sera également plus coûteuse pour le pays.

Nous sommes tout à fait convaincus que les droits des expéditeurs captifs peuvent être tout aussi bien protégés par les dispositions sur les appels et sur la concurrence prévues dans le projet de loi. À notre avis, l'introduction des prix de ligne concurrentiels n'est tout simplement pas nécessaire.

[Text]

The second aspect of the bill I would like to discuss is the line abandonment procedure. I realize that line abandonment is complex. It can arouse tempers and provoke emotions on all sides. However, at CP Rail our own practical day-to-day experience has proven to us beyond any doubt that Canadians cannot put off facing this reality any longer. In this case, reality is crystal clear; Canada has many more miles of rail track than is needed for the rail traffic to be moved.

Bill C-18 calls for the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost. Surely that must be the ultimate goal of everyone involved in transportation in Canada. We must find a more effective way of allowing the railways to dispose of uneconomic or unwanted rail lines than Bill C-18 provides in its present form.

For example, the bill contains a provision that would understate the losses associated with an uneconomic rail line. If this is left as it is, it would perpetuate a waste not only of the railway's resources but, frankly, of the nation's as well. Eventually, the price of our lack of courage, if we cannot fix this, will spread through the economy and everyone will have to pay a part of it—the producers, the carriers, the consumer, and likely the government.

This re-examination of our transportation law is the first in 20 years. We do not know when such an opportunity will come again. Thus I urge the committee before it reports to Parliament to consult with the best minds on the subject it can find in order to put Canada firmly on the path towards the best and the lowest cost system of moving our goods. Even though I may have painted a stark picture of the potential harm in Bill C-18, I do not mean to suggest this prospect is inevitable. The document we have submitted to you contains what we think are realistic amendments to Bill C-18. We believe they will avoid the problems that I have described and do so without undermining the goals the government is trying to achieve. Obviously making the Canadian economy more competitive in all of its markets is worth everyone's best effort.

• 0950

At CP Rail we are currently in the midst of reorganizing the way in which we serve our customers. Our aim is to become more responsive to our price-pressured bulk commodity customers, while at the same time giving more effective service to the others, who can ship either by truck or by rail.

I am confident that our own actions, if they are coupled with a new National Transportation Act that balances fairly the interests of the shippers and the carriers, as the Minister of

[Translation]

Le deuxième élément du projet dont je voudrais traiter est le processus d'abandon de lignes. Je suis conscient du fait que l'abandon des lignes est une question complexe, une source d'émportements et d'émotions intenses pour tous. Toutefois, à CP Rail, notre propre expérience pratique, acquise au fil des jours, nous a prouvé hors de tout doute que les Canadiens ne peuvent plus remettre au lendemain la nécessité de voir les choses telles qu'elles sont. Dans ce cas-ci, la réalité est claire comme de l'eau de roche. Le Canada dispose de beaucoup plus de milles de voie ferrée qu'il n'en faut pour le trafic ferroviaire à acheminer.

Le but du projet de loi C-18 est d'assurer le meilleur usage de tous les modes de transport existants, au plus bas coût possible. Il s'agit certainement là du but que vise en fin de compte tous ceux qui sont concernés par les transports au Canada. Il nous faut trouver un moyen plus efficace que celui qu'offre le projet de loi dans sa forme actuelle pour permettre aux chemins de fer de se défaire des lignes non rentables ou indésirables.

Par exemple, le projet contient une disposition en vertu de laquelle les pertes associées à une ligne non rentable seraient sous-évaluées. Si cet élément demeure inchangé, il perpétuera un gaspillage des ressources non seulement du chemin de fer, mais aussi du pays. En fin de compte, les conséquences de notre manque de courage seront ressenties dans toute l'économie et chacun en assumera une part: les producteurs, les transporteurs, les consommateurs et vraisemblablement le gouvernement.

Il s'agit de la première révision de notre loi des transports depuis 20 ans. Qui peut dire quand une autre occasion de ce genre se présentera à nouveau? C'est pourquoi je demande avec insistance au Comité, qu'avant de remettre son rapport au gouvernement, il prenne avis auprès des plus grands spécialistes en ce domaine de sorte que le Canada s'engage résolument dans la voie menant au système d'acheminement des biens le meilleur et le moins coûteux. J'ai peut-être dressé un tableau sévère des risques potentiels du projet de loi C-18, mais je ne cherche pas à laisser croire que cette perspective est inévitable. Le document que nous vous avons soumis contient ce qui, à notre avis, sont des modifications réalistes au projet de loi C-18. Nous croyons qu'elles permettront d'éviter le problème décrit sans aller à l'encontre des buts que le gouvernement cherche à atteindre. De toute évidence, il vaut la peine que chacun fasse de son mieux pour rendre l'économie canadienne plus concurrentielle, dans tous ses marchés.

À CP Rail, nous sommes en train de réorganiser notre façon de servir nos clients. Notre objectif est d'être mieux en mesure de satisfaire les besoins de nos clients oeuvrant dans le secteur des produits en vrac, fortement soumis à la concurrence par les prix, tout en fournissant un service plus efficace aux autres clients qui peuvent avoir recours tant au camionnage qu'au rail.

J'ai bon espoir que nos propres mesures, si elles sont conjuguées à une nouvelle loi nationale sur les transports qui assure, comme l'a dit le ministre, un juste équilibre entre les

[Texte]

Transport has said it will, can mean a positive and productive future for CP Rail and an effective service for our customers.

In time we will no doubt see a smaller railway and trackage but we hope a more significant one in multi-modal services. Certainly we will have strived for inventive and more productive ways to tailor our services to match our customers' requirements for both rates and service. If this bill enables us to do that, then CP Rail will be better able than ever to play its proper role in the development of a strong national economy.

Gentlemen, at this point I would like to ask Mr. Ritchie, with your indulgence, Mr. Chairman, to take us through a presentation we have, which concentrates on some of the issues we feel can be addressed and done so in a way that will meet the double objective of trying to meet the government's aims while minimizing the financial risk and the service risk to customers.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott. Before Mr. Ritchie begins, do you intend to go through the 80 pages of your brief and paraphrase or are you going to do it in your own . . . ?

Mr. R.J. Ritchie (Executive Vice-President, CP Rail): I am going to paraphrase it, Mr. Chairman.

The Chairman: Good. We thank Mr. Scott for the overview, outlining certainly the challenges before the committee in a very relative, succinct way, so we would certainly like to hear what you have to say now as you zone in on some of the particular areas of concern.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman, and good morning to you and to your fellow members. As Mr. Scott said, my purpose really is to take the members through the brief with some dispatch, outlining our major concerns and our major recommendations.

To begin with, I would like to very briefly describe what we think are the benefits to the legislation we have today. We would like to point out, for example, that the average revenue on tonne mile on CP Rail we calculate today to have been 2.73¢ in 1984. This was marginally below the figure for Canada as a whole, which stands at 2.77¢ and 13% below the figure for the United States. It is a full 50% below the Australia statistic of 5.6¢, and we present this statistic because we believe it is relevant as that nation competes with Canada for bulk materials.

Mr. Benjamin: Mr. Ritchie, are you referring to the main brief you have given to us?

Mr. Ritchie: No, I am not, Mr. Benjamin. We have spent some time trying to distil the main features out of the brief. It does follow the brief in emphasis but not in order. We put it together in a presentation form that we are trying . . .

Mr. Benjamin: If you could give us page numbers, we can follow along with you in your brief. We have not had a chance to read this and we will not have a chance before we question you.

[Traduction]

intérêts des expéditeurs et des transporteurs, peuvent engendrer un avenir positif et productif pour CP Rail et un service efficace pour nos clients.

Avec le temps, nous serons sans doute un chemin de fer plus petit en ce qui a trait au réseau, mais, nous l'espérons, plus important en ce qui a trait aux services multimodaux. Certes, il nous aura fallu rechercher et trouver des moyens plus novateurs et productifs d'ajuster nos services aux exigences de nos clients tant au point de vue des prix que du service. Si le présent projet de loi nous permet d'y parvenir, CP Rail sera mieux que jamais en mesure de jouer le rôle qui lui est dévolu dans le développement d'une économie nationale forte.

Messieurs, j'aimerais maintenant demander à M. Ritchie de vous parler de certaines des choses que l'on pourrait à notre avis faire et qui satisferaient au double objectif d'aller dans le sens voulu par le gouvernement tout en minimisant les risques financiers et les risques de diminution de service pour nos clients.

Le président: Merci, monsieur Scott. Avant que M. Ritchie ne commence, avez-vous l'intention de paraphraser les 80 pages de votre mémoire ou plutôt de . . . ?

M. R.J. Ritchie (vice-président exécutif, CP Rail): Je vais me contenter de le paraphraser.

Le président: Bien. Merci à M. Scott de l'aperçu général qu'il vient de nous donner qui souligne certainement les défis qui se présentent au Comité. Nous serons donc maintenant très heureux d'écouter ce qui vous semble poser des problèmes particuliers.

M. Ritchie: Merci, monsieur le président et bonjour à tous. Comme le disait M. Scott, je me propose de parcourir rapidement avec vous ce mémoire afin de souligner nos principaux sujets d'inquiétude et les quelques recommandations que nous nous sommes permis de formuler.

Tout d'abord, je m'arrêterai brièvement sur les avantages que nous semble présenter le projet de loi en question. Signalons, par exemple, que la recette moyenne à la tonne-mille pour CP Rail était de 2,73 en 1984. Ce chiffre était un peu inférieur à ce qu'il était pour l'ensemble du Canada, à savoir 2,77, et de 13 p. 100 inférieur à ce qu'il est aux États-Unis. Cinquante pour cent inférieur à ce qu'il est en Australie, où il est de 5,6, et si nous le mentionnons c'est parce que nous jugeons que c'est intéressant étant donné que ce pays concurrence le Canada pour les marchandises en vrac.

M. Benjamin: Monsieur Ritchie, suivez-vous le mémoire qui nous a été distribué?

M. Ritchie: Non, monsieur Benjamin. Nous avons essayé de préparer quelque chose qui nous permet de faire ressortir les principaux points contenus dans ce mémoire. Ce n'est donc pas dans le même ordre. Nous avons essayé de présenter cela sous forme d'exposé . . .

M. Benjamin: Peut-être pourriez-vous tout de même nous donner les numéros de page, afin que nous puissions suivre. Nous n'avons pas eu la possibilité de lire le mémoire et nous ne pourrions certainement pas le faire avant de vous interroger.

[Text]

The Chairman: I know, but let him go on his way. We are obviously going to have to look at this. We just got the brief, and staff are going to have to go over it and dissect it. Along with that will be the supplemental presentation, which I gather you are going to give us here in a distilled form of the written thing we have in front of us.

• 0955

Mr. Ritchie: Yes, sir. But to try to follow it through the brief, I think you are going to be hopping back and forth.

The Chairman: Exactly.

Mr. Ritchie: Going back to the tonne miles statistics, as well as having a low statistic where we compare it internationally, it is important to point out that the rate of increase in this statistic over the last 15 years has been below the Canadian Price Index for Canada and it has been far below the index for railway cost inflation in Canada.

Our point is that the NTA has encouraged innovation, which has allowed CP Rail to design price and service packages at a level that is reflected in those statistics I just gave you. These price and service packages have allowed our customers to penetrate the highly competitive markets that are external to Canada.

For example, export traffic as a percentage of total rail volume has increased from 47% in 1976 to 57% in 1985. We are not saying that transportation only caused this to happen. We are saying that transportation has assisted in allowing Canadian products to reach their markets and to expand these markets.

We have been able to offer these price and service packages in large part by improving our efficiency. We have worked hard at getting the most out of our railway system. For example, the tonne miles per hour worked have increased by nearly 100% in the last 15 years.

We are prouder still of what CP Rail employees have been able to achieve in the area of safety. CP Rail was the safest railroad in North America in 1983, 1984 and 1985. We take a great deal of satisfaction in being able to tell you members today that preliminary results indicate we did it again last year. CP Rail is the safest railroad in North America.

Mr. Benjamin: With cabooses!

Mr. Ritchie: Data supporting this analysis can be found in our brief, Mr. Benjamin, and in exhibits we have submitted to you.

Mr. Cochrane: We can do it without cabooses, sir.

Mr. Ritchie: However, no legislation is perfect and the NTA is no exception. Shipper discontent with the NTA, we believe, is centred in four areas. Firstly, the shippers feel collective rate-making is anti-competitive. Secondly, they believe the

[Translation]

Le président: Je sais, mais laissez-le continuer comme il le souhaite. Il est évident qu'il nous faudra réétudier tout cela. Nous venons de recevoir le mémoire et les documentalistes vont devoir l'étudier en détail. Il y aura également l'exposé complémentaire que vous allez nous faire et qui, si je ne m'abuse, résume ce que vous nous avez soumis par écrit.

M. Ritchie: D'accord. Si vous essayez de suivre sur le mémoire, vous risquez de sauter sans arrêt d'une page à l'autre.

Le président: Exactement.

M. Ritchie: Nous revenons donc aux revenus par tonne-mille et au fait que ceux-ci sont inférieurs à ce qu'ils sont en général dans le reste du monde. On remarquera avec intérêt que la hausse de ces revenus dans les 15 dernières années est inférieure à celle de l'indice des prix à la consommation au Canada et bien inférieure à l'indice du coût de l'inflation pour les chemins de fer.

Nous déclarons donc que la LNT a encouragé l'innovation, ce qui a permis à CP Rail d'offrir des prix et des services au niveau que je viens de vous indiquer. Cela a permis à nos clients de pénétrer des marchés extérieurs où la concurrence est très forte.

Par exemple, le pourcentage du trafic d'exportation par rapport au volume total du transport ferroviaire est passé de 47 p. 100 en 1976 à 57 p. 100 en 1985. Nous ne prétendons pas que cela est uniquement dû au transport. Seulement que les transports sont un des facteurs qui ont permis aux produits canadiens d'atteindre et de développer ces marchés.

Nous sommes parvenus à offrir ces prix et services en grande partie en améliorant notre rentabilité. Nous nous sommes efforcés de tirer le maximum de notre réseau ferroviaire. Par exemple, les tonnes-milles par heure travaillée ont augmenté de près de 100 p. 100 au cours des 15 dernières années.

Nous sommes encore plus fiers de ce que les employés de CP Rail ont réussi à faire dans le domaine de la sécurité. Notre compagnie a obtenu la meilleure cote de sécurité en Amérique du Nord en 1983, 1984 et 1985. Nous sommes très heureux de pouvoir vous dire aujourd'hui que les résultats préliminaires semblent indiquer que nous y sommes encore parvenus l'année dernière. CP Rail offre la plus grande sécurité en Amérique du Nord.

M. Benjamin: Avec des fourgons de queue!

M. Ritchie: Monsieur Benjamin, vous pourrez trouver des détails à ce sujet dans notre mémoire et dans certains autres documents qui vous ont été soumis.

M. Cochrane: C'est également possible sans fourgons de queue.

M. Ritchie: Toutefois, aucune loi n'est parfaite et la LNT ne fait pas exception. Le mécontentement des expéditeurs porte, d'après nous, sur quatre points. Tout d'abord, ils estiment que la tarification collective est une entrave à la concurrence.

[Texte]

existing maximum rate test is considered to be ineffective. Thirdly, they feel appeals are costly and drawn out and there is no reparation to them if they win a case. Finally, shippers felt the requirement to publish all rates inhibited creativity in negotiating rates and service packages.

The Staggers Rail Act allowed American railroads also to enter into confidential contracts. This created a disharmony in the American and Canadian regulation regimes that remains a concern to both shippers and carriers today.

In attempting to address these concerns, Bill C-18 proposes sweeping and radical reforms based on the principles that less regulation and greater reliance on market forces will produce improved and lower-cost service to the customer. Unfortunately, the railway provisions of Bill C-18 do not respect its underlying provisions. The result cannot therefore be lower rates and improved service.

As we see it, Bill C-18 has several major weaknesses. First, Canadian railways are burdened by rate and service regulations, which do not apply to trucks and do not apply to American railroads. Secondly, the regulations apply on all freight movements, even where there is effective modal competition. Thirdly, our ability to adjust our network in services does not reflect today's reality. Finally, notwithstanding the introduction of confidential contracting in Canada, the disharmony between American and Canadian law is increased by such measures as final-offer arbitration, competitive line rates and terminal running rights.

U.S. railroads will be given increased access to Canadian markets aided by Canadian regulation, which is in effect one-way free trade.

What do we foresee as a result of these problems? We see a gradual but steady deterioration of the rail network and the beginning of a cycle leading to less service to our customers, and not more.

• 1000

How does this cycle start? There will be a decline in rail revenues. Cost reductions available to us will be insufficient to offset these revenue declines. Concurrently, the competitive access measures will increase the risk of rail investment; this will put pressures on the availability of capital, and new investment in the railways will decrease. I mean investment simply to keep the railway capacity at today's levels. Hundreds of millions of dollars are required every year to replace assets as they wear out—such things as the rail, the ballast, the ties, cars, and locomotives. As this railway plant is consumed and replacement is withheld, service levels will decline. Needless to say, the cost to the Canadian economy of such a cycle will be high.

We repeat, CP Rail supports the principles underlying the bill. Furthermore, we have as big a stake as our customers in

[Traduction]

Deuxièmement, que les critères utilisés pour déterminer les tarifs maximums sont inefficaces. Troisièmement, que les appels coûtent cher et prennent longtemps et qu'ils ne sont pas indemnisés s'ils obtiennent gain de cause. Enfin, que l'obligation de publier tous les tarifs les empêche de faire preuve de créativité lorsqu'ils négocient des tarifs et services.

La loi *Staggers Rail Act* a également permis aux chemins de fer américains de signer des contrats confidentiels. Aussi existe-t-il une certaine disparité entre la réglementation américaine et la réglementation canadienne, ce qui pose un problème tant pour les expéditeurs que pour les transporteurs.

Ainsi le projet de loi C-18 essaie-t-il de remédier à ces différents problèmes en proposant des réformes globales et radicales fondées sur le principe que la déréglementation et le libre jeu du marché permettront d'offrir aux clients un service meilleur à moindre coût. Malheureusement, les dispositions du projet de loi touchant les chemins de fer ne s'inspirent pas de ce principe. Le résultat ne peut donc pas être une diminution des prix et un service amélioré.

D'après nous, le projet de loi C-18 présente plusieurs grandes lacunes. Tout d'abord, les chemins de fer canadiens sont assujettis à une réglementation sur les tarifs et le service qui ne s'applique pas aux camions ni aux chemins de fer américains. Deuxièmement, ces règlements s'appliquent à tous les mouvements marchandises, même en cas de concurrence modale réelle. Troisièmement, notre capacité à adapter notre réseau de services ne reflète pas la réalité d'aujourd'hui. Enfin, malgré l'introduction au Canada des contrats confidentiels, il reste que des mesures comme l'arbitrage des propositions finales, les prix de ligne concurrentiels et les droits de circulation ne font qu'accentuer la disparité qui existe entre les lois américaine et canadienne.

Les chemins de fer américains vont avoir davantage accès aux marchés canadiens grâce à la réglementation canadienne qui revient en fait à du libre-échange à sens unique.

Quel résultat prévoyons-nous? Une détérioration progressive du réseau ferroviaire et le début d'un cycle qui mènera à une diminution du service à nos clients et non pas à une augmentation.

Où commence le cycle? Par une baisse des revenus ferroviaires. La diminution de nos coûts sera insuffisante pour compenser la chute des revenus. De même, les propositions sur l'accès à la concurrence accroîtront les risques des investissements ferroviaires; les capitaux disponibles diminueront et les investissements diminueront d'autant. Et je ne parle là que des investissements nécessaires pour maintenir la capacité actuelle des chemins de fer. Il faut des centaines de millions de dollars par année pour remplacer le matériel qui s'use, comme les rails, le ballast, les traverses, les wagons et les locomotives. Si ce matériel n'est pas remplacé, le service déclinera. Inutile de dire qu'un tel cycle coûtera très cher à l'économie canadienne.

Nous répétons que CP Rail soutient les principes moteurs du projet de loi. En outre, nous avons tout aussi intérêt que nos

[Text]

improving service and keeping our costs in line. If that is to be the result of regulatory reform, we believe a more moderated approach than that proposed by Bill C-18 is called for.

We suggest changes should be made in the following areas:

- (1) the statement of national transportation policy;
- (2) the intermodal or level-of-service section;
- (3) the dispute resolution mechanism;
- (4) in the area of line rationalization procedures;
- (5) in the competitive access measures;
- (6) and finally, we also believe the legislation should include a new and effective maximum rate clause.

I would now like to put forward what we believe to be constructive proposals in each of these important areas.

First, the policy statement: To be consistent with the guiding principles of *Freedom to Move*, regulations should be used only when there is no competition. This fundamental concept should be incorporated into the statement of national transportation policy. I recommend that you see page 46 of our brief for our discussions in this area.

Secondly, the intermodal or level of service area: Subclause 144.(5) of Bill C-18 replaces old section 265.(8) of the Railway Act. The purpose of the old section is quite straightforward; namely, to ensure that railways do not move containers or trailers for their own trucking subsidiaries under terms and conditions more favourable than those provided to other trucking companies.

We have no quarrel with such a measure. Section 265 of the Railway Act has worked and we believe a similar measure should be included in Bill C-18. Unfortunately, we believe the wording of subclause 144.(5) will lead to higher rates to shippers and ultimately to railway withdrawal from the container and trailer business.

I will try to explain to you that business, and for the purpose of this illustration I will refer to it as "the container business".

Shippers who use containers are large manufacturers and distributors of manufactured goods, companies such as The Bay. What The Bay wants is someone to move its container from door to door at the lowest possible price consistent with its service needs. Truckers, for example Kingsway, and railways, for example CP Rail, compete aggressively for this business of The Bay.

In order to offer a door-to-door container service, CP Rail hires an independent trucking company to pick up the container at The Bay's door and bring it to our intermodal terminal. We will then move it by train to another terminal closest to the container's ultimate destination. There, another independent trucker under contract to CP will pick up the container and deliver it back to The Bay. What makes it possible for CP Rail to offer a competitive door-to-door service

[Translation]

clients à améliorer le service et à ne pas laisser augmenter nos coûts. Si c'est ce que doit donner la réforme de la réglementation, nous estimons qu'il y aura lieu d'envisager une méthode plus modérée que ce qui est proposé dans le projet de loi C-18.

Nous estimons qu'il faut modifier le projet de loi dans les domaines suivants:

- 1) l'énoncé de la politique nationale des transports;
- 2) le chapitre sur le transport intermodal ou le niveau des services;
- 3) le mécanisme de règlement des différends;
- 4) les méthodes de rationalisation des lignes;
- 5) les mesures d'accès à la concurrence;
- 6) et, enfin, nous croyons également que le projet de loi devrait inclure un nouvel article sur le contrôle des prix maximums.

J'aimerais maintenant revenir sur ce qui me semble être des propositions constructives dans chacun de ces domaines importants.

Tout d'abord, l'énoncé de politique: conformément aux principes directeurs d'*Aller sans entraves*, on ne devra avoir recours à la réglementation que lorsqu'il n'y a pas de concurrence. Ce concept fondamental devra figurer dans l'énoncé de la politique nationale des transports. Je vous recommande de jeter un coup d'oeil à la page 47 de notre mémoire où nous traitons de cette question.

Deuxièmement, les services intermodaux ou le niveau des services: le paragraphe 144.(5) constitue une révision du paragraphe 265.(8) de la Loi sur les chemins de fer dont l'objet est tout à fait évident: il s'agit d'interdire à une compagnie de chemin de fer de faire de la discrimination, pour ce qui est des installations et des prix exigés pour les conteneurs ou remorques contre des transporteurs qui ne leur sont pas affiliés.

Nous ne contestons pas une telle mesure. Toutefois, l'article 265 de la Loi sur les chemins de fer faisait l'affaire et nous estimons qu'une mesure similaire devrait être incluse au projet de loi C-18. Malheureusement, nous trouvons que le libellé de l'alinéa 5 du paragraphe 144 va provoquer une hausse des prix demandés aux expéditeurs et finalement mener les chemins de fer à abandonner le transport par conteneurs et remorques.

Je vais essayer de vous expliquer ce que nous entendons par là.

Les expéditeurs qui utilisent les conteneurs sont de gros industriels ou des distributeurs de produits finis, des sociétés comme La Baie. Ce que demande La Baie c'est un service porte à porte au meilleur prix possible correspondant à ses besoins. Les camionneurs, comme Kingsway, et les chemins de fer, par exemple CP Rail, se livrent une concurrence acharnée auprès de La Baie.

Afin d'offrir un service porte à porte, CP Rail embauche un camionneur indépendant pour aller chercher le conteneur à la porte de La Baie et l'apporter à notre terminal intermodal. Nous le transportons ensuite par train à un autre terminal aussi près que possible de la destination ultime du conteneur. Là, un autre camionneur indépendant retenu par CP prendra le conteneur qu'il ira livrer à La Baie. Ce qui permet à CP Rail d'offrir un service concurrentiel porte à porte à La Baie c'est la

[Texte]

for The Bay is our ability to effectively compete with trucks in moving containers over long distances.

Kingsway, on the other hand, competes for The Bay's door-to-door business in one of several ways. They can move the container from door to door by going 100% over the highway. When it is cheaper or more convenient for them to do so, they can also bring the container from The Bay's door to a CP Rail or CN Rail intermodal terminal. The railways will then move the container to another intermodal terminal designated by Kingsway. Kingsway will then pick up the container and deliver it to The Bay.

• 1005

Subclause 144.(5) would regulate the rates CP Rail charges Kingsway to move containers from one railway terminal to another. This would appear to be in response to claims by the trucking industry that those rates are unfair or at least higher than the rates CP Rail notionally charges itself for the same movement. It is the notional rates which subclause 144.(5) would require the railways to provide to the truckers.

The point to be made here is quite simple. There is competition in these markets, and it is intense. Two national railways and all national truckers are competing for The Bay's business. In addition, CP and CN compete for Kingsway's container traffic. If Kingsway is dissatisfied with the rail rates, they have the added choice of moving their container over the highway. In the face of so much competition, why is regulation required?

Should subclause 144.(5) require CP Rail to move The Bay's container for Kingsway at lower rates than we do today, our incentive to ensure we remain a low-cost mover of containers for the benefit of The Bay will be diminished. Subclause 144.(5) would have succeeded only in transferring wealth from the railway industry to the trucking industry. CP Rail would have no incentive to remain in the long-haul container business competing for The Bay's traffic. The market would be left to trucks alone. The immediate loser is The Bay and the ultimate loser is the Canadian consumer.

We can easily understand why the trucking industry wants such a clause. We fail to understand how it helps the consumer.

I would also point out the trucking industry does not need such protection. They are now the dominant force in the inter-city freight market. The trucking industry has also made comments to the effect that subclause 144.(5) is needed to protect them from possible predatory pricing by the railways, something they suggest will be the result of confidential contracting. This subclause is not needed to serve that purpose. We believe it is dealt with adequately by the Competition Act and by the effective minimum-rates clause.

As such, we believe this measure is anti-competitive and should be eliminated. We ask you, as committee members, to probe those shippers who use rail intermodal services. We

[Traduction]

camions pour le transport de conteneurs sur de grandes distances.

Par contre, Kingsway offre de plusieurs façons une concurrence importante pour ce service porte à porte. Ils peuvent en effet transporter le conteneur porte à porte sans quitter la route. S'ils y trouvent un avantage pécuniaire ou pratique, ils peuvent également transporter le conteneur de La Baie à la gare intermodale du CP ou du CN. La compagnie de chemin de fer assure alors le transport du conteneur jusqu'à l'autre gare intermodale désignée par Kingsway. Kingsway reprend le conteneur et le livre à La Baie.

Le paragraphe 144.(5) réglemente le tarif que le CP doit appliquer à Kingsway pour transporter ces conteneurs d'une gare à une autre. L'industrie du camionnage a exigé que pour le moins le CP ne lui impose pas de tarifs supérieurs à ceux qu'il s'impose lui-même pour le même genre de transport. Le paragraphe 144.(5) impose aux chemins de fer d'offrir ce service aux mêmes tarifs aux compagnies de camionnage.

Notre argument est très simple. La concurrence sur ces marchés est intense. Les deux compagnies de chemin de fer nationales et toutes les entreprises de camionnage nationales se concurrencent pour transporter les marchandises de La Baie. De plus, le CP et le CN se concurrencent pour transporter les conteneurs de la compagnie Kingsway. Si la compagnie Kingsway trouve les tarifs ferroviaires trop élevés, elle a tout loisir de faire expédier ses conteneurs par la route. Puisque la concurrence est évidente, pourquoi faut-il un règlement?

Si le paragraphe 144.(5) impose au CP de transporter les conteneurs de La Baie pour la compagnie Kingsway à des tarifs inférieurs à ceux pratiqués aujourd'hui, nous ne serons plus incités à offrir des tarifs aussi intéressants à La Baie pour le transport de ses conteneurs. Le paragraphe 144.(5) aura pour seul résultat de transférer une activité rentable des chemins de fer à l'industrie du camionnage. Plus rien n'incitera le CP à transporter sur de longues distances les conteneurs de La Baie. Ce marché deviendra le monopole des entreprises de camionnage. Le perdant immédiat sera La Baie, c'est-à-dire, en bout de ligne, les consommateurs canadiens.

Il nous est facile de comprendre pourquoi l'industrie du camionnage réclame un tel article. En revanche, nous ne voyons pas du tout l'intérêt pour les consommateurs.

J'ajouterais que l'industrie du camionnage n'a pas besoin d'une telle protection. Elle est actuellement la force dominante sur le marché du transport de marchandises de ville à ville. Toujours selon l'industrie du camionnage, le paragraphe 144.(5) est nécessaire pour la protéger de l'éventualité de tarifs déraisonnables imposés par les chemins de fer et provoqués par les contrats confidentiels. Si tel est le cas, ce paragraphe est superfluetoire car ce problème est déjà réglé par la Loi sur la concurrence et par l'article sur les tarifs minimums réels.

En conséquence, nous considérons cette mesure comme anti-competitive et réclame sa suppression. Nous vous demandons de poser la question aux expéditeurs qui utilisent les

[Text]

believe you will find a great deal of support for our position on this matter.

Let us now turn to the third broad area, the broad area of dispute resolution. I would like to begin by offering our comments on what is known as "final-offer arbitration".

Final-offer arbitration is an innovative proposal which offers both opportunity and risk. The opportunity is that it will be an expedited dispute resolving procedure serving the interests of both carriers and shippers. The risk is that if not carefully structured, it can become a quasi-regulatory rate-setting procedure that will supplant commercial negotiations. Our suggestions for change are designed to maximize the opportunity and minimize this risk.

Firstly, final-offer arbitration should not apply for movement where it can be demonstrated effective competition exists. This could be achieved by defining certain categories of traffic that are obviously and inherently competitive—for example, container or trailer traffic and traffic between two points served by more than one railway.

Secondly, to prevent undue formalization of this process, there should be no pre-set criteria for the arbitrator to judge the appropriateness of each party's position in arriving at which one should be adopted.

Since final offer is essentially a winner-take-all process, we believe major disputes that could affect the viability of the shipper or the carrier should go to a public interest investigation.

We also believe a process such as final offer should not be used for transborder movements. Canadian regulatory jurisdiction cannot be made to apply to American carriers when they are operating in the United States. If this is not recognized, it could result in a Canadian carrier being forced to fully absorb the portion of a transborder rate which is rolled back, even though this Canadian carrier participates in only part of the movement and receives only part of the revenue.

• 1010

Finally, the arbitrator should not have access to confidential contracts. The confidentiality of these contracts must be protected. Along these lines, we believe third-party appeals for confidential contracts would be counterproductive. The process would discourage the competition and innovation contracting is intended to promote.

I would like now to move to the area of line rationalization, our fourth point. I first would like to point out the rail network we have today was developed in another era, an era when passengers played a far greater role and long before the rapid expansion of the highway system as we see it today.

[Translation]

services ferroviaires intermodaux. Vous constaterez que dans la grande majorité ils sont d'accord avec nous.

Passons maintenant au troisième domaine général, à celui du règlement des différends. J'aimerais commencer par vous livrer nos réflexions sur ce qu'on appelle «l'arbitrage des propositions finales».

Il s'agit là d'une proposition originale qui ouvre des perspectives encourageantes mais comportant un élément de risque. Encourageantes, parce que ce sera une procédure accélérée et simple de règlement des différends qui servira les intérêts tant des transporteurs que des expéditeurs. Le risque, c'est que, s'il n'est pas soigneusement structuré, l'arbitrage peut devenir une procédure de fixation des prix quasi réglementaire qui supplantera les négociations commerciales. Nos propositions de modification visent à maximiser cette perspective tout en minimisant les risques.

Premièrement, il ne devrait pas y avoir d'arbitrage de propositions finales lorsqu'il peut être démontré qu'une concurrence réelle existe. Cette démonstration pourrait être faite en définissant certaines catégories de transport où la concurrence est évidente et inhérente—par exemple, le transport des conteneurs ou le transport des remorques et le transport entre deux points desservis par plus d'une compagnie de chemin de fer.

Deuxièmement, pour prévenir toute officialisation induite de cette procédure, l'arbitre ne devrait pas se voir imposer des critères préétablis pour déterminer le bien-fondé des arguments présentés par les parties en cause.

Etant donné que ce principe de proposition finale aboutit automatiquement à la victoire totale d'une des parties en présence nous estimons que les différends pouvant mettre en danger la viabilité de l'expéditeur ou du transporteur devraient faire l'objet d'une enquête d'intérêt public.

Nous estimons également que cette procédure de proposition finale ne devrait pas être utilisée pour les mouvements transfrontaliers. On ne peut appliquer la réglementation canadienne aux transporteurs américains lorsque le transport est effectué aux États-Unis. Autrement, il pourrait arriver que ce soit le transporteur canadien qui fasse à lui seul les frais de cette réduction de tarifs même s'il n'assure qu'une partie de ce transport transfrontalier et ne reçoit donc qu'une partie du paiement.

Enfin, l'arbitre ne devrait pas avoir accès aux contrats confidentiels. Le caractère confidentiel de ces contrats doit être protégé. Un système d'appels donnant accès à des tiers à ces contrats confidentiels ne servirait les intérêts de personne. Un tel système découragerait la concurrence et les innovations que ces contrats ont justement pour objet de favoriser.

J'aimerais maintenant passer au domaine de la rationalisation des lignes, notre quatrième point. J'aimerais commencer par vous rappeler que notre réseau ferroviaire d'aujourd'hui a été conçu à une autre époque, époque où les passagers jouaient un bien plus grand rôle et bien avant que nous ne possédions un réseau routier digne de ce nom.

[Texte]

A full 54% of our network carries only 3% of our workload. There is an urgent need to rationalize this plan. This need will only be increased by the downward pressures on revenues we foresee from Bill C-18. Without an ability to reconfigure this plan, railways will be unable to develop truly cost- and service-competitive intermodal packages. This will deny shippers an effective truck-competitive form of rail transportation.

We support this government's attempt to put realistic time limits on the rationalization process and to supply transition or bridge funding to encourage the use of alternative transportation systems which are more economic. However, we must face reality squarely and not artificially encourage the expectations of users and local interests by pretending a line is economic when in fact it really is not.

These false hopes could be raised by a Bill C-18 provision which would require the agency to ignore relevant variable costs. Among other things, these relate to supervisory and administrative costs which are necessary to support and generate traffic movements associated with the line and the maintenance of the line.

The result will be that lines will appear to be economic when they are not. Lines will be retained when there are lower-cost alternatives, and the resources of this country will be wasted. In this respect, C-18 is a step backward in the ability to rationalize the railway system. The bill should be revised to allow the agency the discretion, as the CTC has today, to hear experts, consider the evidence and decide on the proper determination of costs.

Bill C-18 attempts to encourage regional railways. We believe the requirement that they remain under federal jurisdiction will hamper this possibility. We also suggest sale of lines should be subject only to a fitness test. In addition, there should be the ability to transfer lines to VIA.

I would like to refer members to our brief, pages 72 to 78, as well as the whole second section of this brief, where they can go through these suggestions in detail. We cannot overemphasize the importance, and would like to convey to members of this committee our desire to make available members of CP Rail's staff along with all the pertinent information required to explain our concerns in detail in this area.

Let us now turn to the area of competitive access. These measures will substantially lower railway revenues. Their impact may well not be fully understood by the legislators and by shippers. Many shippers find these measures highly desirable. Railways are definitely concerned with them. There is a wide divergence of views, and this should warrant this committee's attention and concern.

First, CP Rail can support the extension of inter-switching to 15 kilometers, more than doubling the existing distance. This is competitive access. The charges for this service should be compensatory and the percentages of these charges passed

[Traduction]

Cinquante-quatre p. 100 de notre réseau ne sont utilisés qu'à 3 p. 100 de leur capacité. Il est urgent de rationaliser nos activités. Cette urgence ne pourra être qu'exacerbée par les pertes de recettes que nous promet le projet de loi C-18. Si nous ne pouvons procéder à cette restructuration, les chemins de fer seront dans l'incapacité d'offrir des services intermodaux véritablement compétitifs et économiques. Les expéditeurs ne pourront plus véritablement choisir entre la route et le rail.

Le gouvernement veut imposer un calendrier réaliste à cette rationalisation et encourager financièrement, sur une base temporaire, le recours à d'autres systèmes de transport plus économiques, et nous sommes tout à fait d'accord. Cependant, il ne faut pas nous cacher la vérité et encourager artificiellement les attentes d'usagers et d'intérêts locaux en prétendant qu'une ligne est économique alors qu'en fait elle ne l'est pas.

Ces faux espoirs pourraient être provoqués par une disposition du projet de loi C-18 incitant l'office à ignorer certaines variables incontournables. Entre autres, il y a les coûts administratifs et les coûts de surveillance associés à l'utilisation de cette ligne.

En conséquence, certaines lignes paraîtront économiques alors qu'elles ne le sont pas. Certaines lignes seront maintenues alors que d'autres solutions plus rentables existent et les ressources de notre pays seront gaspillées. À cet égard, le projet de loi C-18 ne favorisera pas la rationalisation de notre réseau ferroviaire, au contraire. Il devrait être modifié de manière à accorder à l'office le pouvoir, pouvoir que détient aujourd'hui la CCT, d'entendre des experts, d'étudier les dossiers et d'exiger un calcul réel des coûts.

Le projet de loi C-18 veut encourager les chemins de fer régionaux. Qu'ils relèvent de la juridiction fédérale comme le stipule le projet de loi rendra la chose pratiquement impossible. La vente de lignes ne devrait être soumise qu'à un seul critère, celui de leur état physique. De plus, il faudrait que la possibilité de transférer des lignes à VIA existe.

J'aimerais vous renvoyer aux pages 72 à 78 de notre mémoire ainsi qu'à l'ensemble de la deuxième partie de ce mémoire où vous pourrez trouver le détail de ces propositions. Nous ne répéterons jamais assez l'importance de ces questions et nous sommes prêts à mettre à votre disposition le personnel et les renseignements nécessaires pour en comprendre tous les détails.

Passons maintenant à l'accès à la concurrence. Ces mesures entraîneront une réduction considérable des recettes des chemins de fer. Il est possible que leur incidence ne soit pas totalement comprise par les législateurs et les expéditeurs. La majorité des expéditeurs est tout à fait favorable à ces mesures. Les chemins de fer, quant à eux, se posent énormément de questions. La divergence d'opinions est donc grande, ce qui devrait justifier que votre Comité y prête attention.

Pour commencer, le CP ne s'oppose pas à l'extension des raccordements inter-réseaux à 15 kilomètres, plus du double de la distance actuelle. C'est ça l'accès à la concurrence. Les frais de ce genre de service devraient faire l'objet d'une compensa-

[Text]

on to shippers should not be regulated. Competition will look after that.

• 1015

However, we truly believe that the more extreme measures, particularly competitive line rates, should not be proclaimed at this time. They are an enormous disincentive to railway investment and they return significant proportions of the railway business to regulation. Also, as mentioned, they are tantamount to one-way free trade with the Americans.

I would like to digress here for a moment to comment on an area which we believe has some confusion attached to it.

Mr. Angus, on February 17 you asked the Minister of Transport whether it is in the best interests of Canada that our goods should travel the maximum distance through Canada before they are diverted into the United States to the destination market. In reply to this question on transborder traffic, the Minister essentially stated that he did not feel it would be appropriate to exclude U.S. carriers from competing for Canadian traffic.

CP Rail does not agree that competitive line rates should be extended to assist them to compete for this transborder traffic, but at least it was clear, and it is clear in the bill, what is intended.

You also asked the Minister if it was inappropriate for goods to move from one Canadian point to another primarily through the United States. In response, the Minister suggested that the use of competitive line rates by American carriers to move this traffic from Canada into the United States and back into Canada would be strictly controlled. He stated that if an alternative Canadian route was available, that route would have to be used in the event that a competitive line rate was used by the shipper.

The legislation, as we read it, is not nearly so categorical. It does not ensure that movements originating and terminating in Canada would continue to move on an all-Canadian route. Discussions CP Rail has had with both the Ministry of Transport and the Office of Economic Regulatory Reform confirm this view of ours. CP Rail currently moves very substantial volumes of sulphur, coal and chemicals from southern Alberta and British Columbia to the Port of Vancouver for export. This traffic from points presently served only by CP With competitive line rates, CP Rail could be required to move this traffic to the nearest point of connection, say with the CN.

This would result in the traffic moving on an all-Canadian route to Vancouver. However, subclause 134.(5) of Bill C-18 stipulates that if the CN-CP route is not cost-effective, CP Rail could be required to move this traffic on a competitive line rate to the nearest point of connection with an American

[Translation]

tion et le pourcentage facturé aux expéditeurs ne devrait pas faire l'objet d'une réglementation. La loi de la concurrence jouera.

Cependant, nous croyons sincèrement que les mesures plus extrêmes, en particulier les prix de ligne concurrentiels, devraient être reportées à plus tard. Elles ne peuvent que décourager les investisseurs en soumettant de nouveau une grande partie des activités des chemins de fer à la réglementation. Également, comme nous le disons, elles reviennent pratiquement à instaurer un régime de libre-échange à sens unique avec les Américains.

J'aimerais en profiter pour faire une petite digression sur une question qui semble entachée de confusion.

Monsieur Angus, le 17 février vous avez demandé au ministre des Transports s'il était de l'intérêt du Canada que nos marchandises parcourent une distance maximum au Canada avant d'emprunter les lignes américaines pour arriver à leur point de destination. À cette question concernant le trafic transfrontalier, le ministre vous a répondu en substance qu'à son avis il ne serait pas opportun d'exclure la concurrence des transporteurs américains du trafic canadien.

Le CP s'oppose à ce que ce principe du prix de ligne concurrentiels leur permette de nous concurrencer pour ce trafic transfrontalier mais à la limite l'intention était claire, elle est claire dans ce projet de loi.

Vous avez également demandé au ministre s'il ne trouvait pas inacceptable que des marchandises transportées d'un point au Canada à un autre passent par les États-Unis. Le ministre vous a répondu que l'utilisation de prix de ligne concurrentiels par les transporteurs américains pour transporter ces marchandises du Canada aux États-Unis puis de nouveau au Canada ferait l'objet d'un contrôle strict. Il vous a répondu que si un itinéraire canadien existait, cet itinéraire serait obligatoirement utilisé au cas où l'expéditeur bénéficierait d'un prix de ligne concurrentiel.

Selon notre interprétation, cette mesure législative est loin d'être aussi catégorique. Rien ne nous assure que les mouvements commençant et se terminant au Canada continueront à emprunter une ligne canadienne d'un bout à l'autre. Nos discussions avec le ministre des Transports et le Bureau de la réforme de la réglementation économique nous l'ont confirmé. À l'heure actuelle, le CP assure le transport de quantités considérables de soufre, de charbon et de produits chimiques destinés à l'exportation du sud de l'Alberta et de la Colombie-Britannique jusqu'au port de Vancouver. Les points d'origine ne sont actuellement desservis que par le CP. En vertu du principe du prix de ligne concurrentiel, on pourrait imposer au CP de transporter ces marchandises jusqu'au point le plus proche de correspondance, disons avec le CN.

En conséquence, suivrait un itinéraire entièrement canadien jusqu'à Vancouver. Cependant, le paragraphe 134.(5) du projet de loi C-18 stipule que si l'itinéraire CN-CP n'est pas économique, on peut exiger du CP qu'il transporte ces marchandises à un prix de ligne concurrentiel jusqu'au point

[Texte]

carrier. This traffic would then move from Alberta or B.C. into the United States and back into Canada. Not insignificantly, the American railroad best positioned to go after this traffic is the Burlington Northern, or the BN, the largest and definitely the lowest-cost railroad in the United States. In other words, if coal, chemical and sulphur traffic is to go on an all-Canadian CP-CN route, that route would have to be deemed more cost-effective than the CP-BN route.

How would one determine what route is cost-effective? This would appear to require a cost comparison of all routes—competing Canadian routes and the alternative routes through the United States. Canadian railway regulators will not, however, have access to American railway costs for the alternative route in the United States. It follows, then, that a cost comparison involving American routes is impracticable and is not workable. We believe, however, that the drafters of the bill could not have contemplated a comparison of route costs.

CP Rail believes the bill was drafted to allow the shipper to determine what route is most cost-effective to him. This would be accomplished by comparing the railway freight rates on the available routes; that is to say, the all-Canadian route and the competing route through the United States. If rates were based on cost, the likelihood of a competitive line rate diverting traffic through the United States would depend on the cost competitiveness of Canadian versus American carriers.

• 1020

Let us suppose, for the purpose of this discussion, American and Canadian railway costs are similar. Thus, if rates are based on cost, traffic would not necessarily be diverted to the United States. However, to assume freight rates are based on cost grossly oversimplifies rail pricing. Yes, freight rates must cover costs. At a minimum, they should cover variable costs. In the longer term, they must cover both fixed and variable costs. In other words, the extent to which freight rates cover railway costs can vary considerably.

The BN, and the UP for that matter, are huge railroads. BN is approximately three times the size of CP in both workload and revenue. On the same basis, UP is twice the size. Their larger volumes allow them to price on a slimmer margin than does CP Rail.

Moreover, and importantly, they have very large capacities. They have a tremendous number of employees and locomotives. When their business turns down they have a lot of excess capacity: a lot of cars, a lot of locomotives and a lot of available people. A smart marketing man in these companies would look for an area to gainfully employ these surplus resources. Any revenues over cash costs they earned would

[Traduction]

de correspondance le plus proche avec un transporteur américain. Ces marchandises suivraient alors un itinéraire allant de l'Alberta ou de la Colombie-Britannique aux États-Unis pour revenir au Canada. Il est intéressant de noter que la compagnie de chemin de fer la mieux positionnée pour ce genre de mouvement est la Burlington Northern, la BN, la plus grosse compagnie de chemin de fer des États-Unis et pourtant celle qui offre les meilleurs prix. En d'autres termes, si l'on veut que ce charbon, ces produits chimiques et ce soufre empruntent un parcours CP-CN entièrement canadien, il faut que ce parcours soit jugé plus économique que le parcours CP-BN.

Comment détermine-t-on que tel ou tel parcours est économique? Il faut faire une comparaison de prix entre tous les parcours—entre les parcours entièrement canadiens et les parcours passant par les États-Unis. Les responsables de la réglementation des chemins de fer canadiens n'auront pas accès aux coûts des chemins de fer américains pour le parcours aux États-Unis. En conséquence, une comparaison de coûts impliquant des parcours américains est impossible. Nous croyons qu'il aurait été impossible aux rédacteurs du projet de loi de faire une telle comparaison entre les coûts de parcours.

Le CP croit que le projet de loi a été rédigé afin de permettre à l'expéditeur de déterminer quel est le parcours le plus économique pour lui. C'est possible en faisant la comparaison entre les prix de transport de marchandises sur les parcours disponibles, c'est-à-dire entre le parcours entièrement canadien et le parcours passant par les États-Unis. Si les prix sont fonction du coût, le prix de ligne concurrentiel en passant par les États-Unis doit dépendre des différences de coûts entre le transporteur et le transporteur américain.

Supposons que les coûts des chemins de fer américains et canadiens soient analogues. Si les prix sont fonction des coûts, il n'y a aucune raison pour que passer par les États-Unis soit plus avantageux. Cependant, supposer que le prix du transport des marchandises est simplement fonction du coût est faire preuve d'une belle innocence. Oui, le prix du transport des marchandises doit couvrir les coûts. Au minimum, il doit couvrir les coûts variables. A plus long terme, il doit couvrir à la fois les coûts fixes et les coûts variables. En d'autres termes, la mesure dans laquelle le prix du transport des marchandises couvre le coût des chemins de fer peut varier considérablement.

Le BN, et l'UP d'ailleurs, sont d'énormes compagnies de chemin de fer. Le BN représente à peu près trois fois le CP en termes de capacité et de recettes. L'UP, deux fois. Ces deux compagnies peuvent donc se permettre une marge bénéficiaire moins importante que le CP.

De plus, et ce qui est important, elles ne manquent ni d'équipement ni de personnel. Leurs effectifs sont énormes ainsi que le nombre de leurs locomotives. Lorsque les affaires sont moins bonnes, elles ne manquent ni de wagons ni de locomotives ni de personnel inactif. Le directeur commercial n'a qu'une idée, dans un tel cas, trouver à utiliser ses ressources excédentaires. Toute possibilité de recettes supplémentaires

[Text]

almost be windfall in nature, and the marketing man will price accordingly.

U.S. railroads today routinely engage in such pricing practices whenever they have surplus capacity. With competitive line rates, we are giving them, particularly Burlington Northern, the opportunity to sow price traffic off CP Rail lines. Canada would be used as a surge tank for excess American capacity. To prevent the loss of this traffic, CP Rail would be frequently forced to price at levels which would attempt to reflect BN's out-of-pocket costs.

As a result, rate levels would be eroded to a point where they would contribute very little to CP Rail's fixed plan. Since the most-exposed traffic is substantial, CP Rail's profit would go down, risks would increase and the railway investment would deteriorate. The cycle we spoke of before would start and Canada and our customers would be the ones who would have to pay the price in ever-declining service levels and eventually lost sales.

The Chairman: Mr. Ritchie, how much longer is this monologue going to continue?

Mr. Ritchie: Four minutes.

The Chairman: It is very fundamental—

Mr. Angus: Questions.

The Chairman: The questions are going to develop part of this, I agree. I hope other witnesses do not take the precedent, as I said yesterday and today, from the two railways who are our first two main witnesses. Because of the importance of the issue to the railways, we really are hearing a lot of monologue from the witness before questions. We are going to hear from other witnesses as we go down the road and get into this thing. As long as you only want four more minutes, okay, because I certainly think it is interesting.

I am getting a little depressed as I listen to it all—

Mr. Angus: That tells us you are listening.

The Chairman: —but I do believe from committee work before you get a lot more out of questions and answers than just one person talking all the time.

Mr. Ritchie: I have one further area, the maximum rate area. Less than five minutes will take us through to the end and then we can open it up to questions.

In the absence of competitive line rates, do we still have a captive shipper problem? First, we believe the confidential contracting, the extended inter-switching, the final offer arbitration and the enhanced section 23, the public interest section in proposed section 59, have gone a long way in relieving the stated concerns of shippers. Certainly they have gone much further than the comparable rail legislation has in the United States. We believe we should give these measures a chance to work.

[Translation]

dépassant la couverture des coûts est considérée comme un plus et il fixe son prix en conséquence.

Les chemins de fer américains opèrent toujours ainsi chaque fois qu'une partie de leur équipement ou de leurs effectifs est inutilisée. Avec les prix de ligne concurrentiels, nous leurs donnons, surtout à Burlington Northern, la possibilité de supplanter le CP. Le Canada servirait de vase d'expansion au surplus américain. Pour empêcher ces pertes, le CP se verrait obligé d'offrir des prix concurrentiels, ce qui ne représente que de l'argent de poche pour BN.

En conséquence, les prix seraient érodés à un tel point qu'ils contribueraient très peu au programme fixe du CP. Etant donné que le trafic le plus exposé est considérable, les bénéfices du CP diminueraient, les risques augmenteraient et les investissements se détérioreraient. Le cycle dont nous avons déjà parlé commencerait et le Canada et nos clients seraient ceux qui auraient à payer le prix de niveau de service toujours déclinant et éventuellement de ventes perdues.

Le président: Monsieur Ritchie, pendant combien de temps allez-vous encore continuer ce monologue?

M. Ritchie: Quatre minutes.

Le président: C'est très fondamental . . .

M. Angus: Passons aux questions.

Le président: Je sais que nous reviendrons sur tous ces points pendant la période de questions. J'espère que les autres témoins n'imiteront pas, comme je l'ai dit hier et comme je le dis aujourd'hui, les deux compagnies de chemin de fer qui sont nos deux principaux premiers témoins. A cause de l'importance de cette question pour les chemins de fer, le monologue des témoins avant les questions est très long. Nous entendrons d'autres témoins. Puisque vous dites n'en avoir plus que pour quatre minutes, d'accord, car je pense que c'est très intéressant.

Vous écouter me déprime un peu . . .

M. Angus: Au moins, on sait que vous écoutez.

Le président: . . . mais l'expérience nous démontre que des questions et des réponses nous apportent plus qu'un simple monologue.

M. Ritchie: Il me reste encore une question à aborder, celle des prix maximums. J'en ai pour moins de cinq minutes puis nous pourrions passer aux questions.

En l'absence des prix de ligne concurrentiels, le problème de l'expéditeur captif continue-t-il à se poser? Premièrement, nous croyons que les contrats confidentiels, l'extension des raccordements inter-réseaux, l'arbitrage des propositions finales et les dispositions de l'article 23, les mesures visant à protéger l'intérêt public à l'article 59, ne peuvent que dissiper nombre des craintes exprimées par les expéditeurs. Ces mesures vont beaucoup plus loin que celles contenues dans la Loi sur les chemins de fer des Etats-Unis. Il faut les mettre à l'essai.

[Texte]

[Traduction]

• 1025

However, we have one last suggestion to protect the captive shipper. We say let us not throw out the concept of a maximum rate test. We do not have a definitive maximum rate to suggest. However, we would like to propose that a process of public hearings be initiated to commence immediately after this bill became law.

At the outset, we would recommend that the work and the resulting processes on this matter in place in the United States be brought forward for consideration.

In summary, Mr. Chairman, as I said, CP welcomes competition and recognizes that some reform of the present regulatory regime is required. We support and are not opposed to the following: the introduction of confidential contracts, the abolition of collective rate making, mediation of rate disputes, final-offer arbitration, streamlined public interest investigations, expanded inter-switching and the conveyance of railway lines without abandonment.

With the addition of the new rate reasonableness test, the above measures more than address the shipper dissatisfactions that spurred regulatory reform in the first place; namely, collective rate-making, an inadequate public interest appeal process without reparations, prohibition of confidential contracting and an ineffective maximum rate test. The more extreme measures were added in the *Freedom to Move* document and are not conducive to the development of a least-cost, responsive and innovative transportation system that will benefit the users.

This is my submission, Mr. Chairman. I apologize if it is a monologue, but we felt we had to put some concerns out on the record. It was designed to communicate a very complex brief to the members.

The Chairman: In view of the interest in the railways, fundamental interest in the railways, and the sections of the act, it is not unusual, as I say, to have the monologue. I am glad the monologue is concluded. So we are throwing it open to questions.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to ask our witness to give us, if possible, an estimate of what it could cost them, if Bill C-18 is passed in its present form. We were told yesterday by CN that without amendment, Bill C-18 will cost \$1 billion of lost revenue in the next five years for CN. Have you had any studies that showed you how adversely this legislation without amendment could affect your company?

Mr. I. Scott: Mr. Chairman, obviously we have tried to look at how the bill would affect us in its current form. In our brief, we have said it would not be unexpected in a piece of legislation with this impact to see something in the order of perhaps a 10% reduction in revenue. You might take this as one end of the range.

Néanmoins, nous avons une dernière suggestion à faire pour protéger les expéditeurs captifs. Ne jetons pas le concept du prix maximum. Nous n'avons pas de prix maximum à suggérer. Cependant, nous aimerions proposer que soit entamé immédiatement après la promulgation de ce projet de loi un processus d'audiences publiques.

Pour commencer, nous recommanderions que soit étudiée la situation aux États-Unis.

En résumé, monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, le CP est prêt à jouer le jeu de la concurrence et reconnaît la nécessité de réformer certains aspects du régime actuel de réglementation. Nous sommes favorables et nous ne nous opposons pas aux mesures suivantes: l'introduction des contrats confidentiels, l'abolition de la tarification collective, la médiation des différends concernant les prix, l'arbitrage de propositions finales, l'accélération de la procédure des enquêtes d'intérêt public, l'extension des raccordements inter-réseaux et le transfert de lignes de chemin de fer.

Avec l'addition du nouveau test appliqué aux prix, les mesures susmentionnées font plus que répondre au mécontentement des expéditeurs qui sont à l'origine de cette réforme de la réglementation; à savoir, la tarification collective, une procédure d'appel d'intérêt public inadéquate et sans réparation, l'interdiction des contrats confidentiels et un test inefficace de prix maximum. Les mesures plus extrêmes ont été ajoutées au document *Aller sans entraves* et n'incitent pas au développement d'un système de transport innovateur répondant au meilleur prix aux besoins des usagers.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président. Je m'excuse d'avoir monologué, mais nous estimions devoir vous faire part de tous ces points. Ce monologue avait pour but de vous faire comprendre un mémoire très complexe.

Le président: Compte tenu de l'intérêt pour les chemins de fer, de l'intérêt fondamental pour les chemins de fer, un tel monologue, comme je l'ai déjà dit, ne nous étonne pas. Je suis heureux qu'il soit terminé. Nous passerons donc maintenant aux questions.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais demander à nos témoins de nous dire, si c'est possible, ce que leur coûterait le projet de loi C-18 s'il était adopté sous sa forme actuelle. Hier, le CN nous a dit que si le projet de loi C-18 était adopté sans modification, il leur coûterait un milliard de dollars en perte de recettes sur cinq ans. Avez-vous fait réaliser des études vous indiquant quelles seraient les conséquences de cette loi sans modification pour votre compagnie?

M. I. Scott: Monsieur le président, il est évident que nous avons essayé de déterminer quelles seraient pour nous les conséquences de ce projet de loi sous sa forme actuelle. Dans notre mémoire, nous disons nous attendre à ce qu'une telle mesure législative nous coûte environ 10 p. 100 de réduction au niveau de nos recettes. C'est un premier chiffre.

[Text]

It is very difficult to attempt to analyse this. I am saying this because I do not think there is a specific figure. As we would come at it, we would probably find the result to lie somewhere within a range. The reason is that we could expect our first reaction to competition would be to fight on the basis of prices; that is, to retain the traffic to the best of our ability and to try to meet the competition on price.

I suppose at some point, if the competition were to force us down to the point where the traffic was either so unattractive in its contribution to constant or where the cost base of the other road allowed them to go below long-run variable costs, which we are not permitted to do by law, then we might have to forgo the traffic.

Basically, try to take a look at the proposition that we would try to follow down on pricing. Understand in making this analysis, we are trying to put ourselves in the position of our competition, judge what they would do, judge what we would do and then judge again what they might do in response to it. We have a fair amount of commercial judgment entering in. I would say the range could be somewhere between \$150 to \$250 million reduction in revenues that we would be facing, if the bill remains unchanged.

• 1030

Mr. Ouellet: What is 10% loss of revenue for you?

Mr. I. Scott: About \$250 million.

Mr. Ouellet: The Minister has tabled before us a study done on behalf of the ministry. We have here a study done by Peat, Marwick. I do not know if you had a chance to see this. They acknowledge that your company and CN has co-operated with them in the preparation of this document.

Unfortunately, I have it only in French. I will read to you, and through the interpretation, you will know what I am saying.

This is the summary. I want to know if you agree with it.

Compte tenu de tous les facteurs, nous estimons que sous le régime de la Loi nationale du transport de 1986, . . .

c'est-à-dire le nouveau projet de loi,

. . . les chemins de fer du Canada perdront probablement aux mains des transporteurs américains de 1 à 3 p. 100 du total de leurs produits ou de 5 à 15 p. 100 des produits du trafic transfrontalier.

En regard de ces pertes, les transporteurs canadiens devraient enregistrer certaines augmentations de trafic aux dépens des chemins de fer américains et peut-être des camionneurs.

I want to know if this 1% to 3% is realistic. Also, what type of percentage do you think you could pick up from the Americans? From the earlier presentation, it looked pretty slim. I think it has to be put in proper context, and I would like you to elaborate on it.

In other words, it seems inevitable that unless the bill is amended, you are going to lose some traffic to the benefit of

[Translation]

Il est très difficile d'en faire l'analyse. Je le dis parce qu'il est impossible d'avancer un chiffre précis. Il est probable que si nous faisons le calcul, ce chiffre se trouverait dans cette fourchette. Notre première réaction devant cette concurrence serait de nous battre sur les prix; nous essaierons de ne pas perdre nos clients et pour ce faire, il nous faudra offrir des prix concurrentiels.

Je suppose que si la concurrence était telle que nous ne puissions rien faire puisque nous sommes réglementés, il nous faudrait abandonner cette activité.

Essayez de comprendre notre position. En faisant cette analyse, nous essayons de nous mettre à la place de nos concurrents, de juger ce qu'ils feraient, de juger ce que nous ferions, puis de juger de nouveau ce qu'ils feraient en réponse à notre décision. Il faut tenir compte de nombreux critères commerciaux. Je dirais que si le projet de loi demeure inchangé, nous pouvons nous attendre à une réduction de 150 à 250 millions de dollars de nos recettes.

M. Ouellet: Que représentent 10 p. 100 de perte de recettes pour vous?

M. I. Scott: Environ 250 millions de dollars.

M. Ouellet: Le ministre a déposé une étude au nom de son ministère. Nous avons ici une étude qui a été réalisée par Peat, Marwick. Je ne sais si vous avez eu l'occasion de la voir. Ils reconnaissent que votre compagnie et le CN ont collaboré à la préparation de ce document.

Malheureusement, je ne l'ai qu'en français. Je vais le lire, et grâce à l'interprétation, vous comprendrez ce que je dis.

C'est le résumé. Je veux savoir si vous êtes d'accord.

Taking all the factors into consideration, we feel that under the regime of the National Transportation Act, 1986, . . .

that is to say the new Bill,

. . . the Canadian railroads will probably lose to the benefit of the American carriers from 1 to 3% of the total of their products or from 5 to 15% of the products of trans-border traffic.

As against that loss, the Canadian carriers should gain some increase of traffic at the expense of the American railroads and perhaps of the truckers.

J'aimerais savoir si ces 1 à 3 p. 100 sont réalistes. Également, quel type de pourcentage pensez-vous pouvoir prendre aux Américains? Si j'en crois votre exposé, cela semble très marginal. Je crois qu'il faut le remettre dans son contexte et j'aimerais que vous me donniez plus de détails.

En d'autres termes, il semble inévitable qu'à moins que le projet de loi ne soit modifié, vous ne perdiez du trafic au

[Texte]

American railways. What are the chances of picking up some from the Americans? In the document I have seen here, you seem to indicate that there are very few chances to make us back some of what you have already lost because of confidential contracts in the U.S. But apart from what you have already lost, is there any other hope of winning anything else?

Mr. I. Scott: I think the Peat, Marwick study was a suggestion of erosion of traffic on the basis of competitive line rates. There is no comparable ability for CP Rail or CN Rail to access traffic on U.S. roads under those conditions. The legislation only applies within Canada; it does not apply to the U.S. roads.

As for the Peat, Marwick figures, all we have seen is the executive summary of the study. We do not know the underlying figures. We do not know the underlying logic or rationale of the study. Until we see that, it is difficult for us to comment or examine why Peat, Marwick arrived at the conclusions they did.

As to confidential contracting, perhaps Mr. Ritchie would like to speak to the question of what American traffic we can hope to recover if confidential contracting applies to that transport or traffic.

Mr. Ritchie: If I may comment on a report we have not seen either—though we did work with Peat, Marwick—I would like to point out that in this report they make reference to the fact that the BN is the lowest cost carrier in the U.S. That is the geographic carrier parallel to the border with CP.

Secondly, I refer to you the surge capacity that the BN has an ability to price on, which would attack the Canadian rate levels. Also, although we have not seen the report, we disagree with some of the fundamental conclusions in it.

• 1035

We believe the BN has a pricing advantage over CP. CP has fixed costs of approximately \$500 million that must be written off. This must be written off over our traffic base, which is 90 million tonnes. The BN has fixed costs of \$900 million that must be written off over a traffic base of over 200 million tonnes. So for every price in the long term, CP has to cover \$5.50 a tonne on fixed cost; BN has to cover \$3.70. We believe that gives them an economic pricing advantage.

With respect to the transborder traffic, there has been an awful lot of discussion about how much has been lost. I hear figures of \$100 million. That \$100 million, Mr. Chairman, was given to the CTC during the transborder hearings and represents the combined loss of the railways from the inception of the Staggers Act up to 1984, and it represents a great deal of traffic originating in Canada and terminating in the United States. In CP Rail's case, a lot of that is lumber. We have been working with our American connectors in competition with the BN in an effort to try and get that traffic back.

[Traduction]

bénéfice des compagnies de chemin de fer américaines. Quelles sont vos chances d'en prendre aux Américains? Dans le document que j'ai vu ici, vous semblez indiquer que nos chances de récupérer ce que vous avez déjà perdu sont très limitées à cause des contrats confidentiels aux États-Unis. Mais mis à part ce que vous avez déjà perdu, y a-t-il l'espoir de gagner autre chose?

M. I. Scott: Je crois que l'étude de Peat, Marwick se fondait sur une suggestion d'érosion du trafic sur la base des prix de ligne concurrentiels. Il est impossible au CP ou au CN d'avoir accès au trafic des chemins de fer américains dans ces conditions. Cette loi ne s'applique qu'au Canada; elle ne s'applique pas aux chemins de fer américains.

Pour ce qui est des chiffres de Peat, Marwick, nous n'avons vu que le résumé de l'étude. Nous ne connaissons pas les détails de ces chiffres. Nous ne savons pas sur quoi repose cette étude. Tant que nous ne l'aurons pas vue, il nous sera difficile de commenter les conclusions de Peat, Marwick.

Pour ce qui est des contrats confidentiels, M. Ritchie aimerait peut-être vous parler du trafic américain que nous espérons récupérer si le principe des contrats confidentiels s'applique à ce transport ou à ce trafic.

M. Ritchie: Si je peux commenter un rapport que nous n'avons pas vu non plus—bien que nous ayons travaillé avec Peat, Marwick—j'aimerais signaler que dans ce rapport ils font allusion au fait que le BN est le transporteur le meilleur marché aux États-Unis. C'est le transporteur dont la ligne est parallèle de l'autre côté de la frontière à celle du CP.

Deuxièmement, je vous rappelle les possibilités de prix qu'offre l'équipement excédentaire du CN. Il peut nous attaquer sur notre propre terrain. Bien que nous n'ayons pas vu ce rapport, nous ne sommes pas d'accord avec certaines de ses principales conclusions.

Nous pensons que le BN a un avantage sur le CP en ce qui concerne les prix. Le CP en a pour 500 millions de dollars de frais fixes à amortir au moyen d'un trafic de 90 millions de tonnes. Le BN doit amortir des frais fixes de 900 millions de dollars mais avec un trafic de plus de 200 millions de tonnes. Donc, à longue échéance, le prix du CP doit inclure 5.50\$ la tonne pour l'amortissement des frais fixes alors que le BN ne doit prévoir que 3.70\$, ce qui représente un net avantage.

En ce qui concerne le trafic transfrontalier, on ne sait pas trop quel est le montant des pertes. Il a été question de 100 millions de dollars. Ce chiffre de 100 millions de dollars a été avancé au cours des audiences de la CCT sur le transport transfrontalier et représentent le total des pertes des chemins de fer depuis l'adoption de la loi Staggers jusqu'à 1984. Ils représentent un fort volume qui part du Canada à destination des États-Unis. En ce qui concerne CP Rail, ce volume est constitué surtout de bois d'œuvre. En collaboration avec nos transporteurs de liaison américains en concurrence avec le BN, nous essayons de recouvrer une partie de ce trafic.

[Text]

I would point out that the difficulty of getting that back is that the BN does not want us to get it back. They are terminating that traffic. It is not that CP Rail froze the customers out of a BN-CP route; BN froze CP out of a BN-CP route. We cannot get down to route traffic economically, CP-BN to Texas, in competition with a BN truck route out of Canada. So we do not think we are going to have a great deal of success in getting it all back, but we have been working on it since . . . Staggers has been in for seven years and we have been successful in some cases, we have lost others. And that refers to the ebb and flow in the competitive situation that Mr. Scott referred to and explains why it is difficult to come up with a specific number.

Mr. I. Scott: I think one other thing that is perhaps worth keeping in mind, Mr. Chairman, is that the traffic flows across the border are much more predominant from Canada to the United States than they are from the United States to Canada. The volumes are probably three to one moving south as compared to those moving north.

Mr. Ouellet: I appreciate that.

In your brief, you discuss at length in one section about rail-line abandonment. It has been said that with the new regime there will be an acceleration of line abandonment.

We were given specific figures yesterday by CN. In fact, they break down their net worth into three components. One-third is very productive and useful and on which they are making about 90% of the volume of their traffic. One-third is relatively occupied but could represent about 9% of their traffic. And one-third represents only 1%. Although they were hesitant to spell out what will happen, the conclusion we could draw was that indeed two-thirds or . . . certainly one-third of their line would be pinpointed for abandonment.

Could you let us know what the situation is in regard to your company?

Mr. I. Scott: Yes. We have noted in our brief that something over 50% of our mileage contributes or is used to perform about 3% of our workload. Something in the nature of about 8,000 miles would be represented by that percentage figure.

We did not come at it perhaps in the same way that CN did. That is the way we looked at our line, our network.

As to the first part of your question, however, we do not see the measures as they are currently contained in this bill as giving us a significant advantage over the current legislation to reduce our system network.

• 1040

There are some features of it, as Mr. Ritchie has said, that we do find are a step forward. The ability to sell lines without going through the abandonment process and the notion of transitional funding are certainly pluses. But the impact of the way in which costs would be treated, which represents a takeout of costs of approximately 20%—what we call true costs of those lines—is a step in the other direction. The net

[Translation]

Le problème est que le BN ne fait rien pour nous faciliter la tâche à cet égard. Il bloque ce trafic. Ce n'est pas CP Rail qui empêche les clients de profiter d'un itinéraire BN-CP, c'est BN qui empêche le CP de tracer un itinéraire BN-CP. Nous ne pouvons pas acheminer le trafic de façon rentable au moyen d'une liaison CP-BN vers le Texas en concurrence avec un service de camionnage BN à partir du Canada. Nous n'avons guère d'espoir de ce côté, donc, mais nous continuons d'y travailler . . . La loi Staggers est en vigueur depuis sept ans, et nous comptons quelques réussites. C'est justement ce que voulait dire M. Scott lorsqu'il parlait de l'évolution constante de la situation de la concurrence et c'est ce qui explique pourquoi il est tellement difficile de citer des chiffres précis à cet égard.

M. I. Scott: Il convient également de signaler, monsieur le président, que le trafic transfrontalier se fait beaucoup plus dans le sens Canada-Etats-Unis que dans l'autre sens. Le volume est probablement trois fois plus élevé vers le Sud que vers le Nord.

M. Ouellet: Je vois.

Dans votre mémoire, vous avez un long chapitre sur l'abandon des lignes. On a fait valoir qu'en raison du nouveau régime, l'abandon des lignes s'accéléra.

Le CN nous a cité des chiffres précis hier. Il y a trois catégories de lignes en ce qui le concerne. Un tiers est très productif, en ce sens qu'il compte pour environ 90 p. 100 du trafic du CN. Un autre tiers est moyennement utilisé et représente environ 9 p. 100 du trafic. Le dernier tiers représente seulement 1 p. 100 du trafic. Le CN ne nous l'a pas indiqué clairement, mais il est facile de conclure que deux tiers de ses lignes . . . en tout cas un tiers de ses lignes sont destinées à être abandonnées.

Pourriez-vous nous dire quelle est votre situation à cet égard?

M. I. Scott: Nous notons dans notre mémoire qu'en ce qui nous concerne, un peu plus de 50 p. 100 de nos lignes comptent pour environ 3 p. 100 de notre volume. Ce pourcentage s'appliquerait à peu près 8,000 milles.

Nous n'avons cependant pas procédé de la même façon que le CN pour ce qui est de notre réseau.

En ce qui concerne la première partie de votre question, nous ne voyons rien dans ce projet de loi qui soit plus avantageux pour nous, par rapport à la situation actuelle, pour ce qui est de réduire notre réseau.

Comme M. Ritchie l'a indiqué, cependant, il y a quelques éléments du projet de loi que nous considérons comme un progrès. La possibilité de vendre des lignes sans passer par le processus d'abandon et la notion du financement de transition sont des éléments encourageants. Le traitement des coûts, cependant, il y a un retrait d'environ 20 p. 100 de ce que nous considérons comme les coûts réels des lignes, est régressif. Ce

[Texte]

result, as far as we are concerned, is that the measures in this bill do not really enhance our ability to make any moves to rationalize our network and to gain some efficiencies thereby.

Mr. Ouellet: If you were able to do it, what would be the percentage or total miles of rail you would want for economic reasons to abandon?

Mr. I. Scott: If we could achieve a rationalization of our network of approximately 50% or slightly more, we would be talking about 8,000 miles or half of our system. The spread of it across the country, as we would view it, is fairly even. It would be somewhat more in the west than in the east. I would say we are looking at probably two-thirds of the mileage west of Thunder Bay and one-third east of Thunder Bay.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. I. Scott: Some of the mileage in the west is currently frozen branch lines under current—

Mr. Ouellet: I have other questions, but I will come back on another round, if you will allow me.

The Chairman: Thank you.

Mr. Ouellet: I see we have lots of friends this morning.

The Chairman: There are a lot of people here today.

All right, we will give you another chance. Thank you for co-operating. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I think my colleague is still a bit uneasy about his new-found relationship with CN, so he has asked me to talk to CP this morning.

Gentlemen, I want to come back first to the bottom line. You have indicated in your answer to Mr. Ouellet that it is probably around \$250 million per year. So we are now talking, just between the two national railroads, of a price tag of \$2.25 billion over the first five years, which is the possible cost to those railroads in some way as a result of this particular bill.

What does it mean in terms of jobs? What does it mean in terms of your bottom line? What does it do to your ability to operate?

Mr. I. Scott: First of all, I have said probably a range of somewhere between \$150 to \$250 million, so I do not want you to take it up to the \$250 million automatically, Mr. Angus. Events may, but I do not want to.

Mr. Angus: We do not want to either, but—

Mr. Benjamin: Assume the worst, and if it does not turn out so bad, then we feel better.

Mr. I. Scott: If you made the assumption that this was a reduction in revenues accompanied by no adjustment in expenses, then it would follow, if we simply met the competition on price alone, retained the traffic, lowered our rates, suffered this kind of revenue reduction and carried on basically as we are.

The job component would be unchanged. Whatever we would normally do we would continue to do. Certainly in terms

[Traduction]

qui fait que dans l'ensemble le projet de loi ne nous permet pas plus qu'avant de rationaliser notre réseau et d'améliorer notre efficacité.

M. Ouellet: S'il ne tenait qu'à vous, quel serait le pourcentage ou le nombre total de milles de voies que vous abandonneriez pour des raisons économiques?

M. I. Scott: Si nous rationalisons 50 p. 100 ou un peu plus de notre réseau, nous en arriverions peut-être à 8,000 milles. Et la ventilation selon les régions du pays serait à peu près égale. L'Ouest serait peut-être un peu plus touché que l'Est. Les effets se feraient probablement sentir sur les deux tiers des voies à l'ouest de Thunder Bay et sur un tiers des voies à l'Est.

M. Ouellet: Merci.

M. I. Scott: Certaines voies dans l'Ouest sont actuellement gelées en tant qu'embranchements en vertu . . .

M. Ouellet: J'ai d'autres questions, mais j'attendrai mon tour suivant, si vous voulez bien.

Le président: Merci.

M. Ouellet: Je vois que nous avons beaucoup d'amis ce matin.

Le président: Il y a foule en effet.

Nous vous accorderons donc une autre chance. Merci de votre coopération. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Mon collègue est sans doute quelque peu mal à l'aise au sujet de ces nouveaux liens avec le CN, de sorte qu'il m'a demandé de parler au CP ce matin.

Je reviens d'abord sur la question du résultat net de cette mesure, messieurs. En réponse à M. Ouellet, vous avez indiqué qu'il était probablement de 250 millions de dollars environ par année. Pour les deux chemins de fer nationaux, donc, le coût net de cette mesure pour les cinq prochaines années pourrait atteindre les 2.25 milliards de dollars.

Quelles seraient les répercussions sur l'emploi? Comment seriez-vous touché de façon nette? Dans quelle mesure seriez-vous gêné dans votre action?

M. I. Scott: Pour commencer, j'ai parlé d'un montant de 150 à 250 millions de dollars; il se peut que les événements portent ce montant à 250 millions de dollars, mais je n'ai pas voulu anticiper, monsieur Angus.

M. Angus: Nous ne voulons pas anticiper non plus, mais . . .

M. Benjamin: Quand on s'attend au pire, on n'a pas de surprise.

M. I. Scott: Nous pourrions évidemment absorber la réduction des revenus sans rajuster nos dépenses. Nous pourrions simplement fixer un prix compétitif, diminuer nos tarifs, garder notre trafic comme si de rien n'était.

À ce moment-là, l'emploi ne serait pas touché. Nous continuerions comme avant. Cependant il y aurait des

[Text]

of the workload and of the impact on the bottom line, we would be faced ultimately with the kind of situation we talk about in the brief. This is to say we would have to start constraining ourselves on capital and constraining ourselves to the ultimate that we can on expense. We would set in train a series of events that would cause us to begin to be unable to provide the service to shippers they would otherwise expect. Once this happens, the capacity of the road to the job is in effect diminished.

If you do not have the money to put into the track to maintain it to a given level—you have to maintain your safety—then you would run trains slower. To the extent that you run them slower, you will not have the capacity to move the traffic. Once you start such a spiral, I would put it to you that you are beginning a situation a number of us can remember from the days before the Western Grain Transportation Act was enacted in which there was not enough money in the system to do the job. Ultimately grain shippers could not get the kind of reliability out of the system. I suppose this is really the answer. You may be concerned about our bottom line, but I would presume most people outside ourselves would be concerned about our bottom line because of the impact it would have on our ability to do business.

• 1045

Mr. Angus: What you are telling us is that in some ways this is a very big gamble by the government on behalf of the shippers. The arguments we have been given are that this bill is a shippers' bill designed to bring about lower rates, but you are telling us there is a chance—and I do not know whether you are talking about a 50:50 chance or what—the opposite will occur; service will decline and perhaps costs will go up as a result of a slowing of the service. Is that correct?

Mr. I. Scott: Either costs will go up or the service will not be delivered.

Mr. Angus: Would you go so far as saying there may be a threat to the long-term future of rail in Canada?

Mr. I. Scott: You asked if it is a gamble. We arrive here today to say it need not be a gamble. Changes can be made to this bill which we feel will save and make available to the shippers a workable balance of their needs against our needs to serve them. The gamble does not need to be taken. As I have said in my opening remarks, we are concerned if the balance is not achieved between one and the other, the ultimate result is that the shippers will gain in the short term only to lose in the longer term.

Mr. Angus: What about rail in the long term?

Mr. I. Scott: If our customers lose, it is inevitable that we lose.

Mr. Angus: Let me turn now to the real fear about what this bill does in terms of north-south movement between Canada and the U.S. Of your range of \$150 million to \$250 million, what part of it is deemed to be up for grabs or the result of Burlington Northern or others coming in and taking your cargos?

[Translation]

répercussions au niveau de notre charge de travail et de notre résultat net, comme nous l'indiquons dans notre mémoire. Nous serions forcés de nous fixer des contraintes au chapitre des immobilisations et au chapitre de nos dépenses de façon générale. Nous serions forcés de mettre en route une série de mesures qui toucheraient les expéditeurs au bout du compte. Ils n'auraient peut-être plus le service auquel ils s'attendraient. La capacité des voies de supporter le fardeau serait également diminuée.

Si les voies ne pouvaient pas être entretenues dans un certain état à cause d'un manque de fonds, il y a le facteur sécurité, il faudrait que les trains circulent à plus petite vitesse. La capacité d'acheminer le trafic y serait donc touchée. Une fois cette spirale amorcée, la situation risquerait de revenir à celle que nous avons connue avant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest lorsque les fonds manquaient pour améliorer le réseau. Les expéditeurs de céréales ne pouvaient plus se fier au réseau. Vous vous dites inquiet au sujet de notre résultat net, mais ce qui devrait vous inquiéter le plus, c'est l'effet que cette situation pourrait avoir sur notre capacité de donner le service.

M. Angus: Selon vous, donc, c'est un grand risque que prend ainsi le gouvernement au nom des expéditeurs. On nous a répété à plusieurs reprises que le projet de loi favorise les expéditeurs en leur promettant des tarifs réduits, mais vous semblez nous dire ici qu'il y a un risque plus ou moins élevé que ce serait exactement le contraire qui se produise. Le service pourrait être réduit et ainsi les coûts pourraient augmenter.

M. I. Scott: Ou les coûts augmenteraient ou le service serait réduit.

M. Angus: Iriez-vous jusqu'à dire que l'avenir des chemins de fer au Canada pourrait être compromis à long terme?

M. I. Scott: Vous voulez savoir si c'est un risque. Nous disons qu'il n'est pas nécessaire que ce soit un risque. Ce projet de loi peut être modifié de façon à trouver un meilleur équilibre entre les besoins des expéditeurs et nos besoins de service. Il n'est pas nécessaire de courir un risque. Cependant, comme je l'ai indiqué dans mes observations liminaires, si un juste équilibre n'est pas trouvé, les expéditeurs pourraient gagner à court terme mais y perdre en fin de compte.

M. Angus: Qu'advierait-il des chemins de fer à longue échéance?

M. I. Scott: Si nos clients y perdaient au change, nous y perdriions également.

M. Angus: Je passe maintenant à une crainte plus précise au sujet du projet de loi, le transport nord-sud entre le Canada et les États-Unis. Quelle est la part des 150 à 250 millions de dollars qui pourrait revenir à la *Burlington Northern* ou à d'autres qui perceraient votre marché?

[Texte]

Mr. Ritchie: I am not dodging your question, Mr. Angus, but it is difficult for me to say \$125 million to \$175 million is lost to Americans, because we do not know what we will manage to keep and how much traffic we might lose entirely in the competitive mix which is going to develop.

I will add there are proportions of exposure which we provided to Peat, Marwick. Again, we are not absolutely clear whether they have worked their way through the numbers, because they have worked those numbers in a manner which is difficult to follow from what we provided them.

I will say our exposure to American carriers is in the neighbourhood of approximately \$600 million. We would have to go back and say how much of it will we lose and how much rates will go down. If rates go down 10%, it is \$60 million. If we lose some traffic, which is the ultimate result of competition in some cases, it could be more.

Mr. Angus: Let me refer to the study done by Peat, Marwick for the Office of Economic Regulatory Reform, or as I refer to it, OERR. They show total exposure of the two railroads is approximately \$823 million. Their potential traffic losses range from \$37 million to \$241 million. In some cases, it is almost a 1:4 relationship on the maximum side. Are you saying there is a good chance it might be as much as \$100 million of CP's revenue in jeopardy?

Mr. Ritchie: I am not saying that. It is possible losses of those magnitudes could result. What I am saying is that a great deal of the traffic we are exposing to competition by Burlington Northern is up for grabs.

My job as a marketing man is going to be to ensure the traffic stays on CP Rail. I cannot tell Mr. Scott or Mr. Allison how much will, but I am going to be competing head-to-head with Burlington Northern on rates.

If I lose a shipment of chemicals out of southern Alberta, maybe I will only lose \$2 million. However, if I lose one coal mine, I lose potential revenues. In one case, Westar lost almost \$200 million from one customer. I cannot tell you how much is going to be involved here, but the numbers we have given in the 150-250 represents revenue declines . . . and more successful in keeping the traffic. I have to tell them that.

• 1050

The Chairman: Otherwise you would not be here telling us!

Mr. Angus: That is right.

Let me switch to inter-switching for a moment. On page 71 of your brief—

Mr. Ouellet: Just a supplementary. In other words, although you have the best and the worst scenario, you are giving us an

[Traduction]

M. Ritchie: Je ne veux pas éviter votre question, monsieur Angus, mais il m'est difficile de dire si ce serait 125 ou 175 millions de dollars que nous perdriions aux mains des Américains; nous ne savons pas encore ce que nous pourrions parvenir à garder et combien nous pourrions perdre par suite de cette nouvelle concurrence.

Nous avons révélé à Peat, Marwick notre marge de vulnérabilité. Nous ne réussissons pas à voir très bien ce que Peat, Marwick en a tiré; nous n'arrivons pas à voir le lien entre l'information que nous avons soumise et les chiffres établis par Peat, Marwick.

Notre marge de vulnérabilité face aux transporteurs américains a une valeur d'environ 600 millions de dollars. Il nous faudra calculer la part de ce montant que nous pourrions perdre selon la réduction des tarifs qui pourrait survenir. Si les tarifs baissaient de 10 p. 100, le montant serait de 60 millions de dollars. Par ailleurs, au fur et à mesure que nous perdriions du trafic, comme c'est normal par suite de la concurrence, le montant pourrait être plus élevé.

M. Angus: Je vous renvoie à l'étude de Peat, Marwick pour le Bureau de la réforme des règlements économiques, où le BRRE, comme nous l'appelons. Cette étude montre que les deux chemins de fer sont vulnérables pour environ 823 millions de dollars au total. Les pertes de trafic possibles s'établissent entre 37 et 241 millions de dollars. Selon le scénario le plus pessimiste, les pertes peuvent être quatre fois plus élevées. En ce qui concerne le CP, ces pertes de revenu pourraient être de 100 millions de dollars, croyez-vous?

M. Ritchie: J'ai simplement indiqué qu'elles pourraient être de cet ordre. Ce qui est clair, c'est que *Burlington Northern* peut accaparer une part du trafic.

En tant qu'attaché à la commercialisation, je vais faire tout mon possible pour que ce trafic demeure aux mains de CP Rail. Je vais m'attaquer à *Burlington Northern* au niveau des tarifs, mais je ne peux pas dire à M. Scott ou à M. Allison quelle est la part du trafic que je réussirai à garder.

Si je perds une cargaison de produits chimiques du sud de l'Alberta, je n'aurai perdu peut-être que 2 millions de dollars. En revanche, si je perds le trafic d'une mine de charbon, je dois dire adieu à des revenus assez considérables. À un moment donné, Westar a perdu presque 200 millions de dollars avec un seul client. Je ne sais pas quels seront les chiffres au bout du compte, mais il y a cette fourchette 150-250 dont il a été question plus tôt . . . tout dépend du succès de ma capacité de garder le trafic.

Le président: Si vous pouviez nous le dire, vous le feriez sans hésiter!

M. Angus: En effet.

J'aborde maintenant la question du changement de voie. À la page 71 de votre mémoire . . .

M. Ouellet: Une question supplémentaire, si vous permettez. En d'autres termes, vous avez un scénario optimiste et un

[Text]

even worse scenario. If you lose the customer, then your loss could be much more substantial, is that not right? This is what you have just said.

Mr. Ritchie: This is when you are really starting to get into complex costing issues, Mr. Ouellet. Although we certainly lose the customers, there are costs that have to naturally come out. We would not have the oil and the gas. However, it is of definite concern to us.

Mr. Angus: On page 71 of your brief, gentlemen, under recommendations regarding inter-switching, you say:

In keeping with the principles of Bill C-18, competition and market forces should be the determinant of how much a carrier paying inter-switching charges should absorb of its rates. The percentage of an inter-switching charge that may be passed on to a shipper should not be regulated.

Let us say that the committee and the government agreed with that change. What is to prevent one railroad setting their charges so high that it is not in the interests of the other railroad to even pursue it? I think we can cite circumstances where one railroad does not want the other one running over its area, for whatever purpose. Is there not a need for some kind of mechanism to prevent that from occurring?

Mr. Ritchie: Yes, your premise is correct. However, the inter-switching costs will be determined by the new regulatory agency. They will determine the level and, as the bill now stands, they will also determine what proportion of those charges can be passed through.

Mr. Angus: You are then saying that this particular subclause, 153(4), is redundant.

Mr. Ritchie: We do not have any problem with them setting the level. What we are saying is that since you have set the level and that shipper is now competitive, there is competition. You do not have to say how much of that is going to pass through. If we want the traffic, we are going to absorb it all, as a carrier now having access to that traffic.

Mr. I. Scott: It is not the ceiling that is being talked about here; it is what portion goes through to the customer.

Mr. Angus: Yes, I appreciate that.

This is my final question. We heard yesterday from CN that they had a task force of a couple of hundred people working for seven months to get them to the point where they were appearing before us last night. How many people and how long did it take you gentlemen to get here today?

Mr. I. Scott: As you know from your colleague, we are a very frugal outfit and it was considerably less than that.

[Translation]

scénario pessimiste. Cependant, le tableau peut être encore plus sombre, c'est ce que vous dites. Si vous perdez un client particulier, vos pertes risquent d'être considérables. C'est bien ce que vous dites?

M. Ritchie: À ce moment-là, la question des coûts devient encore plus complexe, monsieur Ouellet. Lorsque nous perdons des clients, une partie de nos coûts baisse également. Nous dépenserions moins en carburant. N'empêche que ce n'est pas une perspective qui nous réjouit.

M. Angus: À la page 71 de votre mémoire, au titre des recommandations sur le changement de voie, vous dites ce qui suit:

Dans l'esprit du projet de loi C-18, la concurrence et les forces du marché devraient être le facteur déterminant pour ce qui est de la part des droits de jonction que le transporteur devrait absorber dans ses tarifs. Le pourcentage des droits de jonction ou de changement de voie qui peut être transmis à l'expéditeur ne devrait pas être réglementé.

Supposons que le comité et le gouvernement adoptent une telle recommandation. Qu'est-ce qui empêcherait un chemin de fer d'imposer des droits si exorbitants que le deuxième chemin de fer ne serait plus intéressé? Il pourrait certainement y avoir des cas où un chemin de fer ne voudrait pas qu'un autre vienne piétiner ses plates-bandes. Ne faut-il pas un mécanisme quelconque pour éviter ce genre de situation?

M. Ritchie: Vous situez bien le problème, sauf que les droits de changement de voie seront fixés par le nouvel organisme de réglementation. C'est cet organisme qui fixe d'abord les droits, de la façon dont le projet de loi est rédigé actuellement, et qui ensuite déterminera la part de ces droits qui peut être transmise.

M. Angus: Vous voulez dire que le paragraphe 153(4) est redondant.

M. Ritchie: Nous ne voyons rien de mal à ce que cet organisme fixe le montant des droits. Cependant, nous faisons valoir qu'une fois ces droits établis, une fois la concurrence installée, il faut laisser jouer la concurrence. L'organisme n'a pas à dire quelle est la part des droits qui doit être transmise. Si nous voulons le trafic et que nous y ayons maintenant accès en tant que transporteur, nous allons absorber les droits en entier.

M. I. Scott: Il ne s'agit pas d'un plafond pour les droits eux-mêmes, ici, il s'agit de la part qui peut être transmise au client.

M. Angus: Je vois.

Ma dernière question. Hier, le CN nous indiquait qu'il avait dû avoir recours à un groupe de travail composé de quelques centaines de personnes, s'affairant pendant sept mois, pour se préparer à sa comparution devant le comité. À combien de personnes avez-vous fait appel vous-même et pendant combien de temps ont-elles travaillé?

M. I. Scott: Comme votre collègue vous l'aura sans doute indiqué, nous formons une compagnie très économe et nous avons dû nous limiter à beaucoup moins.

[Texte]

Mr. Angus: Would you say it was a significant commitment by CP to review this legislation and to participate in this process we are entering into?

Mr. I. Scott: Certainly, there is no question about it. This is a very significant piece of legislation for us. It has to be, and we have treated it very seriously, but I do not know that we have 200 people to devote to the task.

Mr. Angus: Would you also agree that this committee needs to give it the same level of importance and the same consideration over time to make sure that we do it right?

The Chairman: Listen, that is not for them. We are going to do it right.

Mr. Angus: Sure, it is. You allowed it last night.

The Chairman: That is your last question. No, you did not put it that way.

Mr. Angus: Give me a transcript and I will read it back.

The Chairman: Mr. Angus, your questions are interesting as always, but the Department of Transport has been working on it for these months; there are people sitting here who have been living with this for two to three years. This committee has already been seized of it in one aspect for two months and six months. There has been a lot of effort, it is very important, and I am glad CP is here today.

Mr. Gray.

• 1055

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Would you not say that perhaps the existing legislation now favours the carrier more than the shipper, and that perhaps if we talk in terms of a potential loss of 10% revenues for you people, on the other side perhaps the shippers might save 15% or 20% of what they are shipping? So we have you people on one side who are not happy, and on the other side we have the shippers, who are also good Canadians, who are going to be extremely happy.

Mr. I. Scott: I guess I will ask Mr. Ritchie to respond in part to this, but my first reaction to the question is the suggestion that the existing legislation is more favourable to the carriers than the proposed legislation . . . Obviously it is, in the sense that the proposed legislation is much more favourable to the shippers than the current legislation. That is not in dispute. I think what we are concerned with, and what we are urging you be concerned with and the legislation be concerned with, is that the appropriate balance be found.

We are not coming here and saying, keep the status quo; we do not want any change. That is not our position. We are suggesting that we are prepared to support change in some cases, and that we certainly are not opposed in other cases to change.

All of those changes, as we would see them, would favour the shipper, and they are going to have an impact on us in reducing revenues. But what we are saying to you is that the a balance has to be achieved or this mechanism will be self-

[Traduction]

M. Angus: Seriez-vous prêt à dire que le CP engageait des ressources importantes pour examiner cette mesure législative et participer à ce processus?

M. I. Scott: Sans aucun doute. C'est une mesure très importante pour nous. Nous l'avons abordée avec beaucoup de sérieux, mais je ne sais pas si nous avons 200 personnes affectées à ce genre de tâche.

M. Angus: Seriez-vous prêt à dire que ce comité doit voir la chose de la même façon et y accorder l'importance et le temps voulus afin de faire un bon travail?

Le président: Inutile de poser la question aux témoins. Nous allons faire du bon travail.

M. Angus: Vous avez accepté cette question hier soir.

Le président: C'était votre dernière question. Vous ne l'avez pas posée de la même manière.

M. Angus: Donnez-moi la transcription. Je vais la relire.

Le président: Monsieur Angus, vos questions sont très intéressantes, comme d'habitude, mais le ministère des Transports examine ce sujet depuis des mois; il y a des gens ici présents qui s'y sont attelés depuis deux ou trois ans. Ce comité en est saisi depuis deux mois ou six mois. Beaucoup d'efforts y ont été consacrés et il est très important. Je suis très heureux que le CP compareisse aujourd'hui.

Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Seriez-vous d'accord pour dire que la législation actuelle favorise le transporteur au détriment de l'expéditeur, et que si vous faites face à une perte possible de 10 p. 100 de vos revenus, les expéditeurs en revanche pourraient économiser de 15 à 20 p. 100 sur leurs expéditions? Donc, d'une part, vous ne semblez pas très heureux de la tournure des événements, mais d'autres part les expéditeurs, qui sont également de bons Canadiens, sont aux anges.

M. I. Scott: Je vais demander à M. Ritchie de répondre à une partie de cette question, mais de prime abord, je dirais, pour ce qui est de l'idée selon laquelle la législation actuelle est plus favorable aux transporteurs que la mesure envisagée . . . il est évident que la mesure envisagée est plus favorable aux expéditeurs. Je ne le conteste pas. Je pensais cependant que ce que nous devrions tous essayer de trouver c'est un juste équilibre entre les intérêts des uns et des autres.

Nous ne réclamons pas le statu quo ici, nous ne nous opposons pas à quelque changement que ce soit. Nous avons simplement des réserves au sujet de certaines choses.

Tous ces changements, de la façon dont nous les voyons actuellement, sont favorables aux expéditeurs, et ils risquent de réduire nos revenus entre autres. Nous disons simplement qu'un équilibre doit être trouvé, sinon l'objectif visé ne serait

[Text]

defeating. And if it is self-defeating, you are going to have to come back and put everything back together again.

But in the meantime there is going to be considerable cost in things not happening. Management will not be able to manage; we will not be able to put together the service and rate packages that customers expect; there will not be the reliability that is required in the country. That is what we are concerned about, and I think it is obviously what you are concerned about, too.

Mr. Ritchie: Mr. Gray, I guess you effectively asked if what the country loses on the roundabouts will be made up on the swings. We have that ability and that duty today to adjust our freight rates to increase our volumes. All through the domestic deregulation hearings there was this implication that there would be more traffic available if rates would go down. Not once when there was an ability to cross-examine witnesses did any of those come forward with hard, cold facts.

Again, my job is to try to make that trade-off right now. We do it; we have just done it lately in chemicals out of Alberta, and there have been some gains. I will put it this way: we have not heard from a customer who has seriously come to give us a proposition—and we try. Our marketing people try every day. As you know, the business was particularly bad after the 1981-82 depression, and it is just now starting to recover. We have had, in some cases, excess capacity, and we have not been able to sell it.

That is not to say I could not put forward to you a proposition that could be ridiculous—that if there was no coal rate, would you sell more coal? Obviously you would, but there has to be some balance between CP's ability to make some money to pay the bank off and our ability to give an elastic rate.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you. If we look at your American traffic, could you describe to the committee what wholly owned or companies or subsidiaries you have in the United States?

Mr. Ritchie: We have CP Rail lines in Maine, but we manage those as a CP Rail line, so I think for purposes of discussion they are part of CP Rail. There is a 55% ownership, approximately, in the Soo Line, which recently acquired 100% of the remaining Milwaukee Road, and it is referred to as the Soo-Milwaukee. The Soo Line has tracks that run from North Portal, Saskatchewan, through Minneapolis to Chicago, and from Emerson at the middle of the Manitoba border down to Chicago, and then from Chicago on the old Milwaukee Line to Kansas City.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How many miles of track would that represent?

Mr. Ritchie: About 7,000 miles of track, Mr. Gray. Yes, the number of route miles is 7,975. They have employees of 7,550, for example; 550 locomotives; 22,000 freight cars; revenues of \$817 million.

[Translation]

pas atteint. Et si l'objectif visé n'est pas atteint, il faudra recommencer à zéro.

Entre temps, les dommages pourraient être considérables. Nous serons gênés dans notre administration; nous ne pourrions pas offrir les services ou les tarifs auxquels s'attendent nos clients; le réseau national ne sera plus aussi fiable qu'il était auparavant. Voilà ce qui nous inquiète, et qui devrait vous inquiéter également.

M. Ritchie: Monsieur Gray, ce que vous voulez savoir, c'est si ce qui est perdu d'un côté ne sera pas gagné de l'autre. Actuellement, nous avons les moyens et le devoir de rajuster nos tarifs marchandises en vue d'accroître notre volume. Tout au long des audiences sur la déréglementation du marché intérieur, il a été question de cette possibilité que le trafic augmente avec la diminution des tarifs. Cependant, au cours des contre-interrogatoires, aucun témoin n'a pu avancer des faits concrets à l'appui.

Mon travail justement consiste à trouver la bonne formule actuellement. Nous le faisons tout le temps; nous venons de le faire pour les produits chimiques d'Alberta. Il y a eu des gains. Nous n'avons eu aucun client qui nous ait soumis une proposition sérieuse. Nous faisons tout notre possible pour vendre nos services. Comme vous le savez, les temps ont été très durs au cours de la dépression de 1981-1982. Nous ne faisons que nous en remettre. A certains moments, nous avons eu une capacité excédentaire.

Évidemment, il est toujours possible de vendre ces services, si on est prêt à accepter les propositions ridicules. Si le transport du charbon ne coûtait rien, par exemple, il y en aurait plus. Cependant, le CP doit faire des bénéfices pour rembourser la banque et avoir une marge de manoeuvre quelconque au niveau de ses tarifs.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci. Du côté américain, pouvez-vous indiquer au comité quelles sont les compagnies que vous possédez en propriété exclusive et quelles sont les filiales que vous avez?

M. Ritchie: Nous avons des lignes de CP Rail dans le Maine, mais nous les administrons sous exactement comme une ligne de CP Rail, ce qui fait qu'on peut dire qu'elles font partie de CP Rail. Nous avons une participation de 55 p. 100 environ dans la ligne Soo qui vient de faire l'acquisition à 100 p. 100 de ce qui reste de Milwaukee, c'est maintenant la ligne Soo—Milwaukee. La ligne Soo a des rails qui vont de North Portal en Saskatchewan à Chicago, en passant par Minneapolis, et d'Emerson au milieu de la frontière du Manitoba à Chicago, puis de Chicago à Kansas City par l'ancienne ligne Milwaukee.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce serait combien de milles de voie?

M. Ritchie: Environ 7,000 milles de voie, monsieur Gray. De fait, l'itinéraire est de 7,975 milles. Il y a 7,550 employés, 550 locomotives, 22,000 wagons de marchandises, et les revenus s'établissent à 817 millions de dollars.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How much of your transborder traffic do you deliver or receive from your U.S. subsidiaries?

• 1100

Mr. Ritchie: A combined total of approximately one-third of our traffic, transborder, is routed over that line.

Mr. I. Scott: Do you want to give what percentage of our total traffic is transborder, Mr. Ritchie?

Mr. Ritchie: Total transborder traffic is approximately 25% of our gross revenues.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Do you people feel you have been discriminated against in the United States with regard to the Staggers Act, with the deregulation in the U.S.?

Mr. Ritchie: I mentioned the BN example. I think probably discrimination might be too tough a word; it is a very tough business down there. Yes, we had routes closed on us. We had rates surcharged on us that was done for the natural desire for an American carrier to long-haul himself. An example is that we used to take traffic to Boston over gateways in eastern Canada, over Montreal, and give it to Conrail which would deliver it. We needed Conrail to deliver. They said they would not take it there, they were going to take it at Chicago. They said we had to either give it to the Burlington Northern or to the Soo Line to take it to Chicago. Now, CP's selfish interests are served, regardless of any ownership in the Soo Line, by taking it to Montreal and interchanging with Conrail.

That was a prime example; there have been others.

Mr. Benjamin: Such as pulp.

Mr. Ritchie: Yes, pulp.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): CP requested on January 16, I believe, to use the CN line in the Vegreville area from Mile 10192 to 11195. Do you gentlemen not think that request you made to CTC really flies in the face of the argument you are making before the committee today with respect to Bill C-18, the way it is now?

Mr. Ritchie: This has been an area that CP Rail has been working on accessing, to my own knowledge, for 15 years. I know that because I have been doing it for 15 years. We built the line into a town called Scottford, Alberta, which is six miles from the industrial sites we wish to serve right now. There is just physically no room to build another railway line and give competitive access to Sherritt Gordon down in Fort Saskatchewan. We are willing to pay CNR for that access and we are willing to pay under a standard running rights type of formula on that access. The ability to appeal for that type of access is available in the Railway Act right today. We do not think you have to increase the ability for us to seek competitive access any more than we have now.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. I will leave my place to the other member.

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Quel pourcentage de trafic transfrontalier envoyez-vous à vos filiales américaines et combien en recevez-vous d'elles?

M. Ritchie: Nous avons à peu près un tiers de notre trafic transfrontalier qui est acheminé sur cette voie.

M. I. Scott: Pouvez-vous nous dire ce que représente le trafic transfrontalier au total, monsieur Ritchie?

M. Ritchie: Le trafic transfrontalier total compte pour environ 25 p. 100 de nos revenus bruts.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pensez-vous que vous avez été victime de la discrimination aux États-Unis à la suite de l'introduction de la loi Staggers et de la déréglementation?

M. Ritchie: J'ai déjà parlé de la BN. Je pense que discrimination serait un terme trop fort, mais le fait est que la concurrence est rude aux États-Unis. Nous nous sommes vu interdire des itinéraires. Nous nous sommes vu imposer des tarifs supplémentaires parce que des transporteurs américains désiraient effectuer le transport de longue distance eux-mêmes. Par exemple, nous pouvions auparavant expédier à Boston par les ports de l'est du Canada, par Montréal; à partir de ces points, il fallait que ce soit Conrail qui effectue le dernier parcours. A un moment donné, nous nous sommes vu interdire de procéder de cette façon. Nous devons effectuer le transfert à Chicago. Il fallait confier le transport soit à *Burlington Northern* soit à la ligne Soo jusqu'à Chicago. Quel que soit le propriétaire de la ligne Soo, le CP a intérêt à passer par Montréal et à faire jonction avec Conrail.

C'est un exemple parmi tant d'autres.

M. Benjamin: C'est comme pour la pâte à papier.

M. Ritchie: En effet.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le 16 janvier, si je me souviens bien, le CP a demandé à utiliser la ligne CN à Vegreville entre le mille 10192 et le mille 11195. Ne croyez-vous pas que cette demande faite à la CCT va à l'encontre de la position que vous prenez devant ce comité au sujet du projet de loi C-18 dans sa version actuelle?

M. Ritchie: C'est un secteur auquel CP Rail tente d'avoir accès depuis 15 ans, à ma connaissance. Je le sais parce que je m'y emploie moi-même depuis 15 ans. Nous avons construit une ligne dans une ville appelée Scottford, en Alberta, laquelle se trouve à six milles du secteur industriel que nous voulons desservir. Il se trouve qu'il n'y a pas de place pour construire une autre ligne et donner accès de façon concurrentielle à Sherritt Gordon à Fort Saskatchewan. Nous sommes prêts à payer le CN pour cet accès selon la formule normale des droits d'utilisation. Le droit de faire appel au sujet de cet accès existe actuellement dans la Loi sur les chemins de fer. Nous demandons rien de plus que la capacité d'avoir un accès concurrentiel tel qu'il existe actuellement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. J'en ai terminé pour l'instant.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Gray, we are moving along. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes. First of all, I would like to congratulate the CPR on the brief and on your presentation. It certainly has given us a lot of food for thought and, as a matter of fact, it has created a number of queries in my mind that I will now have to pursue.

There are two or three questions I would still like to ask at this time. The first one is in connection with the American traffic. Could you outline the advantages that the American railways have in Canada that you do not have in the United States?

Mr. Ritchie: I am assuming you mean after the bill is passed, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I mean right now.

Mr. Ritchie: You are referring to cost advantages. We have not done an extensive study. We do know that there are certain advantages that the Americans have vis-à-vis material costs, input costs I think they were called in the summary that Peat, Marwick presented. And those input costs are in fuel and materials, for example, and taxes. They say that is more than offset by labour. We are sceptical about that to some degree because of the fact that our biggest competitor is Burlington Northern, which is a very efficient railway system. It is difficult to try and compare amassed costing exercise on all class one U.S. carriers, when in fact our competition is one carrier—and that is Burlington Northern to a large degree—and we do not know what their specific costs are.

They do mention their overhead costs. They have an advantage there. They have more traffic to write off their fixed costs on, and that gives them a pricing advantage of what we feel is almost \$1.50 per tonne.

• 1105

Mr. Taylor: By law, do they have the same advantages in Canada that you have by law in the United States?

Mr. Ritchie: No, sir, not now. We are treated equally in Canada with respect to the existing interchanges and the existing regulatory regime. However, they are allowed to close routes, as I said. We are allowed, to some degree, to close routes but not to the extent that they are, and our route closure is subject to appeal. They are allowed to surcharge their traffic where we are not allowed to do that under the existing or pending regulations.

Mr. Taylor: How will it change when this bill is passed?

Mr. Ritchie: I might add, as Mr. Scott pointed out also, that confidential contracting is an area that allows them to compete significantly for transborder traffic. They know what our rate level is. As you know, in business, everything comes down to price, eventually. Price represents your assessment of service, availability, everything. We make that assessment, we have to

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Gray. Nous continuons avec M. Taylor.

M. Taylor: J'aimerais d'abord féliciter le CPR de son mémoire et de son exposé. Tout cela nous donne beaucoup de matière à réflexion et nous amène à nous poser un certain nombre de questions.

Il y en a deux ou trois que je voudrais vous poser maintenant. La première a trait au trafic américain. Pourriez-vous nous dire quels sont les avantages dont jouissent les chemins de fer américains au Canada et que vous n'avez pas aux États-Unis?

M. Ritchie: Je suppose que vous pensez à ce qui se passe après l'adoption du projet de loi, monsieur Taylor.

M. Taylor: Non, je veux dire maintenant.

M. Ritchie: Vous voulez sans doute parler des avantages au point de vue des coûts. Nous n'avons pas procédé à des études poussées à ce sujet. Nous savons que les Américains ont certains avantages du point de vue du coût du matériel, du coût des facteurs de production, comme les appelle l'étude de Peat, Marwick. Ce coût des facteurs de production représente le carburant, le matériel et les taxes entre autres. Il semblerait que ces coûts soient compensés par les coûts de main-d'oeuvre. Nous sommes sceptiques à cet égard, du fait que notre plus gros concurrent est Burlington Northern, qui peut compter sur un réseau très efficace. Il est difficile de comparer les données sur les coûts touchant les transporteurs américains de catégorie 1, alors que notre concurrent est en réalité *Burlington Northern* et que ses coûts à elle ne sont pas connus.

Elle signale bien des frais généraux. La situation est en sa faveur, car elle a un volume de trafic plus considérable pour amortir ses frais fixes, ce qui lui donne un avantage en matière de prix que nous évaluons à près de 1,50\$ par tonne.

M. Taylor: La loi canadienne lui donne-t-elle les mêmes avantages que la loi américaine?

M. Ritchie: Non, monsieur, pas à l'heure actuelle. Nous sommes traités sur un pied d'égalité au Canada en ce qui concerne les échanges et le régime de réglementation actuel, mais comme je le disais tout à l'heure, ils ont le droit de fermer des itinéraires. Nous aussi, nous y sommes autorisés dans une certaine mesure, mais pas autant qu'eux, et on peut en appeler à un tribunal de toutes nos décisions de fermeture de parcours. Ils ont le droit d'imposer une surcharge alors que nous n'y sommes pas autorisés par les règlements actuels ou en instance.

M. Taylor: Qu'est-ce qui va changer lorsque ce projet de loi sera adopté?

M. Ritchie: Je voudrais confirmer ce que disait M. Scott, à savoir que les contrats confidentiels leur facilitent la concurrence pour le trafic transfrontalier. Ils savent ce que sont nos tarifs et vous n'ignorez pas qu'en affaires, tout revient, en dernier ressort, à une question de prix. Les prix représentent votre évaluation des services, de la disponibilité, de tout. Nous

[Texte]

set a price and they say, thank you very much, CP; that is what you can do, and they come in at a level that we do not know about.

Mr. Taylor: Yes. How will these advantages or disadvantages change under the act as written right now?

Mr. Ritchie: As written, it is going to increase their ability to access our traffic bases, mainly through an extended inter-switching agreement, up to 30 kilometers; terminal running rights up to 50 kilometers; and through the competitive line rates.

I would also add that they have the ability to have almost all our traffic shipped to an interconnecting point and have that rate appealed under final-offer arbitration.

Out of Medicine Hat, for example, wishing to go to Chicago, we definitely try to sell the route on the long haul that would take CP to Winnipeg and south. The Burlington Northern could ask the shipper to apply for a rate to Emerson, appeal that rate under final-offer arbitration, and then they quote a rate. That is one way.

The second way is to just do a competitive line rate from Medicine Hat to Emerson, and then from Medicine Hat to Coutts, and Coutts down to Chicago.

Mr. I. Scott: The other point, of course, is that this legislation will not apply to American roads south of the border, so we cannot in any way do in the United States, in competing with American roads there, what they can do in Canada competing with us.

The other point, made a little earlier, is that the flow of traffic is about 3:1 from Canada to the United States as opposed to the States to Canada, so in effect we have a market three times richer for them to look at than they have for us to look at, even if we were on an even basis.

Mr. Taylor: If we were able to achieve a free trade agreement with the U.S.A., would that make it better or worse for the CPR . . . or is that a fair question?

The Chairman: Let us lay that on the table!

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Ritchie: Mr. Taylor, I am assuming railway services would be under free trade and there would have to be something done to reciprocate competitive access. I believe you have a brief prepared by the Office of Economic Regulatory Reform that tells you how railway law is going in the United States.

Suffice it to say that I do not believe, nor do I think many members of this committee believe, that the United States in the foreseeable future—say for the next 10 years—would ever go as far in competitive access that we are proposing in Canada now, so that would have to be worked out.

[Traduction]

faisons cette évaluation, nous devons fixer un prix et ils nous disent: grand merci, CP, vous avez dévoilé vos batteries, et ils proposent un prix que nous ne connaissons pas.

M. Taylor: Dans quelle mesure ces avantages ou inconvénients changeront-ils avec la loi telle qu'elle est actuellement rédigée?

M. Ritchie: Sous sa forme actuelle, la loi va leur permettre un meilleur accès à nos bases de trafic, en particulier par une entente élargie de changement de ligne jusqu'à une distance de 30 kilomètres; ils auront des droits de circulation allant jusqu'à 50 kilomètres, et par les prix de ligne concurrentiels.

J'ajouterais qu'ils peuvent faire expédier presque tout notre trafic à un point d'interconnexion et porter ce tarif en arbitrage des propositions finales.

C'est ainsi que nous essayons certainement, pour des marchandises transportées de *Medicine Hat* à Chicago, de vendre le parcours longue distance qui passerait par Winnipeg et continuerait vers le sud, mais la compagnie *Burlington Northern* peut demander à l'expéditeur de demander un tarif jusqu'à Emerson, porter ce tarif en arbitrage des propositions finales et elle lui donne ensuite un tarif. C'est l'une des façons de procéder.

La seconde est de donner un prix de ligne concurrentiel de *Medicine Hat* à Emerson, puis de *Medicine Hat* à Coutts et de là jusqu'à Chicago.

M. I. Scott: Il convient également de rappeler, bien entendu, que cette loi ne s'appliquera pas aux lignes américaines au sud de la frontière, de sorte que dans notre concurrence avec les lignes américaines, nous aurons les mains liées aux Etats-Unis alors qu'eux auront le champ libre pour nous faire concurrence au Canada.

Je rappellerai également ce qu'on a dit tout à l'heure, à savoir que le débit de trafic du Canada aux Etats-Unis est environ le triple de ce qu'il est en sens inverse, de sorte que nous leur offrons un marché trois fois plus riche que ce qu'ils nous offriraient, même si nous étions sur un pied d'égalité.

M. Taylor: Si nous étions en mesure de négocier une entente de libre-échange avec les Etats-Unis, la situation pour le CPR s'en trouverait-elle améliorée ou détériorée . . . ou est-ce là une bonne question?

Le président: Mettons cela sur la table de négociation!

Des voix: Oh, oh!

M. Ritchie: Je pars de l'hypothèse, monsieur Taylor, que les services ferroviaires seraient soumis aux règles du libre-échange et que l'accès concurrentiel ne serait pas accordé sans réciprocité. Je crois que vous avez un mémoire préparé par le Bureau de la réforme des règlements économiques, qui vous expose les grandes lignes de la Loi sur les chemins de fer aux Etats-Unis.

Qu'il me suffise de dire que je ne crois pas—et je crois pouvoir en dire de même d'un grand nombre de membres de ce Comité—que les Etats-Unis iront jamais aussi loin, dans un avenir prévisible—mettons au cours des 10 prochaines années—que ce que nous proposons actuellement en matière

[Text]

The Chairman: They are going the other way now.

Mr. Ritchie: It is up and down, Mr. Chairman. It is hard to get datum on it. But the other point is, how are goods going to move under free trade? I think we are all expecting to be a richer country, but is it going to be north-south or east-west?

Mr. Taylor: Well, perhaps we should leave free trade for the moment. The other question on this particular point is... I have not had a chance to look at your amendments, but do your amendments correct these advantages that the Americans are going to have in Canada?

• 1110

Mr. Ritchie: Yes, our report is structured on our concerns and recommendations. The recommendations refer to each specific part of the bill.

Mr. Taylor: Just one other question. I am a little concerned when we give carriers from outside the country advantages over those within the country. It does not seem like a good way to build a nation. I have not gone into the history of how these American lines get into this country. They must have applied to our CTC and were given permission to build in Canada.

In the trucking business I remember... When we were making arrangements with the U.S.A. for their trucks to go through Alberta so our trucks could go through their states—between Alberta and Montreal—we made it very clear they could not pick up a load inside Alberta. They made it very clear our trucks could not pick up a load inside Illinois or Montana. From what you are saying, these American railways are coming into Canada, picking up a Canadian load and then taking it to the U.S.A. Is that correct?

Mr. I. Scott: Yes, that is correct. However, I think the point with this legislation is that these American roads are here lawfully. In Canada they are subject to Canadian law. With this proposed change in legislation, they would be able to do things here which we could not do to them competitively in the United States. Down there we are subject to U.S. law. By no means does U.S. law go to the extremes Bill C-18 proposes for the competitive access measures.

Mr. Taylor: Thank you for that information. You mentioned two-thirds of the 8,000 miles, about 5,300 miles, would be in western Canada. About how much of that would be frozen until the year 2000? Would it be half of it, roughly?

Mr. I. Scott: It is probably somewhere about 40%. I do not have the figure in my mind. I have to go back and check. I would think it is somewhere between 35% to 40%.

[Translation]

d'accès concurrentiel au Canada, de sorte qu'il faudrait mettre cette question au point.

Le président: A l'heure actuelle les États-Unis prennent le sens opposé.

M. Ritchie: Ils vont tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, monsieur le président, il est difficile de le savoir au juste. Mais l'autre question qui se pose, c'est de savoir comment se fera le trafic de marchandises avec le libre-échange? Nous nous attendons tous à nous enrichir, mais ce trafic se fera-t-il du Nord au Sud ou de l'Est à l'Ouest?

M. Taylor: Mieux vaut peut-être laisser de côté pour le moment la question du libre-échange. Et sur ce point il se pose une autre question... je n'ai pas encore eu l'occasion d'examiner vos amendements, mais ceux-ci visent-ils à faire contre-poids aux avantages que les Américains vont avoir au Canada?

M. Ritchie: Oui, dans notre rapport, nous exposons nos inquiétudes et formulons nos recommandations en conséquence, recommandations qui portent sur chaque partie spécifique du projet de loi.

M. Taylor: Il me reste une autre question: j'appréhende de nous voir donner à des transporteurs étrangers des avantages dont nos propres transporteurs ne bénéficient pas. Cela ne me paraît guère une bonne façon de bâtir une nation. Je n'ai pas étudié l'historique des chemins de fer américains et ne sait pas comment ils ont gagné accès à notre pays. Ils ont dû faire une demande à la CCT pour obtenir la permission de construire au Canada.

Je me rappelle que dans le cas du camionnage... Lorsque nous avons négocié des ententes avec les États-Unis pour permettre à leurs camions de traverser l'Alberta afin que nos camions puissent traverser leurs États—entre l'Alberta et Montréal—nous avons clairement stipulé qu'ils n'avaient pas le droit de prendre de chargement en Alberta et ils ont précisé que nos camions ne pourraient prendre de chargement en Illinois ou au Montana. D'après ce que vous disiez, ces chemins de fer américains viennent au Canada, prennent un chargement canadien et le transportent aux États-Unis, n'est-ce pas?

M. I. Scott: Oui, c'est exact. Mais cette loi autorise ces parcours américains. Au Canada, ils sont assujettis à la loi canadienne, mais avec ce projet de modification législative, ils seraient autorisés à faire ici ce que nous ne pourrions faire aux États-Unis dans des conditions de concurrence. Aux États-Unis, nous sommes assujettis à la loi américaine qui ne va certainement pas aussi loin que le projet de loi C-18 en ce qui concerne les mesures d'accès concurrentiel.

M. Taylor: Merci de cette information. Vous disiez que deux tiers de ces 8,000 milles, soit environ 5,300 milles, se trouveraient dans l'Ouest du Canada. Quelle proportion serait gelée jusqu'à l'année 2000? Approximativement la moitié?

M. I. Scott: C'est probablement de l'ordre de 40 p. 100, mais je n'ai pas le chiffre en tête et je dois vérifier. Cela doit toutefois s'établir entre 35 p. 100 et 40 p. 100.

[Texte]

Mr. Taylor: The other point which bothers me a little is how much of the mileage would be almost straight grain haulage from an elevator to your main lines?

Mr. I. Scott: All those frozen lines are grain lines.

Mr. Taylor: This would be a factor in our Crow shortfall whether the money went to the farmers or to the railways.

Mr. I. Scott: I suppose it is a factor, but to the extent costs can be saved by rationalizing the system, the costs are ultimately passed through to the grain shipper. It is then to his advantage this be proceeded . . . I think it is also true to say we have advocated and worked with the grain industry to try to do this in an orderly way. It pays attention to the reality of what has to change and the time necessary to have it changed. We probably think it should go faster. They probably think it should go a little slower.

Mr. Taylor: The other point on which I would like to get your views . . . In at least two places you mentioned there should not be regulations when there is ample competition. That seems like a logical thing to me. I believe in competition. I am a free enterpriser. It bothers me that if regulations are saying to CPR, CNR or other carriers: you have to do certain business even if you are losing money on this line, it becomes uneconomical. Several of these lines must be uneconomical. They are not paying their way. Can you build a nation with regulations saying people must do certain things when it does not pay in a free enterprise country?

Mr. I. Scott: I would refer you back to the days of the depressed grain rate when we were told we must do business at a rate less than our costs. I guess the answer is yes. It is possible.

Mr. Taylor: Originally CPR made the offer in connection with the Crow rate.

• 1115

Mr. I. Scott: Yes, it did, before the turn of the century. It is just that legislation forgot to adjust the prices to cost after that point.

Mr. Taylor: I will not pursue that, except just one point.

The Chairman: Let us get back to business. You were doing fine there for a while.

Mr. Taylor: I am not going to pursue that, Mr. Chairman, although I think it is going to be something that is going to have to be considered by the nation as a whole.

That is all I have at this time, except maybe one further question in connection with American lines picking up loads in Canada. Are you permitted to pick up loads in the U.S.A. and move the goods to Canada?

[Traduction]

M. Taylor: L'autre question qui me tracasse un peu, c'est de savoir combien de ce kilométrage serait affecté presque uniquement au transport des céréales d'un élévateur à vos voies principales?

M. I. Scott: Toutes ces voies gelées sont pour le transport des céréales.

M. Taylor: Ceci constituerait un facteur dans le déficit du Pas du Nid de Corbeau, selon que l'argent aille aux agriculteurs ou aux chemins de fer.

M. I. Scott: Cela constituerait peut-être un facteur, mais dans la mesure où on peut diminuer les coûts en rationalisant le système, les coûts seraient imputés en fin de compte à l'expéditeur de céréales. C'est alors à son avantage que ceci se fasse . . . Il convient d'ajouter que nous avons plaidé avec le secteur des céréales pour essayer de procéder de façon ordonnée, en reconnaissant la réalité des changements qui s'imposent et le temps nécessaire pour y parvenir. Il conviendrait, à notre avis, de procéder plus rapidement, mais les céréaliculteurs, eux, préféreraient aller un peu plus lentement.

M. Taylor: L'autre question sur laquelle j'aimerais connaître votre position . . . Vous mentionnez en deux endroits au moins qu'il ne devrait pas y avoir de règlement lorsqu'il y a suffisamment de concurrence. Voilà qui me paraît logique, car je suis pour la libre entreprise et j'ai foi dans la concurrence. Je m'irrite de voir CP, CNR ou d'autres transporteurs soumis à des règlements qui leur imposent de faire certaines affaires même si une ligne n'est pas rentable, et sur plusieurs de ces lignes il est évident que le fonctionnement est à perte. Elles ne sont tout simplement pas rentables. Une nation peut-elle se bâtir avec des règlements qui imposent aux gens certaines actions qui ne sont pas rentables dans un pays de libre entreprise?

M. I. Scott: Je vous rappellerais les jours où le prix des céréales était très bas et on nous imposait de les transporter à un taux inférieur à nos coûts. Je devrais sans doute vous répondre par l'affirmative, car c'est possible.

M. Taylor: A l'origine, CPR a fait l'offre à propos du tarif du Pas du Nid de Corbeau.

M. I. Scott: Oui, effectivement, mais avant le début du siècle. Ce qui s'est passé, c'est que la loi, après cela, a tout simplement oublié d'ajuster les prix en fonction des coûts.

M. Taylor: Je ne veux pas continuer sur ce point, avec une seule exception toutefois.

Le président: Revenons à nos moutons. Pendant un bon moment vous aviez l'air de vous en tenir au sujet.

M. Taylor: Je disais bien que je m'en tiendrais là, monsieur le président, mais c'est une question qui va devoir être examinée par la nation dans son ensemble.

C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment, si ce n'est peut-être une autre question relative aux compagnies ferroviaires américaines qui prennent des chargements au Canada. Est-ce que vous êtes autorisé à prendre des chargements aux États-Unis et à les transporter au Canada?

[Text]

Mr. I. Scott: Yes, lawfully, as long as we conform to American legislation. They currently do the same here in Canada.

Mr. Reid: Mr. Scott, to bring back a little more positive note with respect to the bill, I want to refer you to the executive summary by Peat, Marwick, where it says:

There is clear evidence that Staggers was a major contributing factor to the strong financial improvements enjoyed by U.S. railways. These results were achieved in spite of a serious recession and increased competition from deregulated trucking industries.

Do you, Mr. Scott, agree with that statement, as a result of your experience, not only on the operation of the Canadian line, but the Canadian lines in the United States?

Mr. I. Scott: You mean individually?

Mr. Reid: What is the position with respect to CPR on that Staggers comment?

Mr. I. Scott: The Staggers Rail Act was concerned with revenue adequacy of U.S. roads. That was the main thrust, the main force that brought Staggers into being. It was an attempt to remedy a situation where the U.S. roads were not adequate as to revenue, and I guess overall it had the impact referred to in the Peat, Marwick report. Not all roads, however, had that happen to them.

Mr. Reid: But in fairness, Mr. Scott, you yourself pointed out that the financial condition of the American railways at that time was worse than it was in Canada.

Mr. I. Scott: I am saying that the the American railways were in very sorry shape at that time, prior to the passing of Staggers.

Mr. Reid: Are you saying that the two major Canadian railways were in a similar precarious financial state?

Mr. I. Scott: Not at that time.

Mr. Reid: The same report says:

The National Transportation Act of 1986 contains a number of provisions which will have a positive influence on railway profitability, including the ability to enter into confidential contracts, enhanced plant rationalization arrangements, and competition.

First of all, I want to know whether or not you are opposed to confidential rates.

Mr. I. Scott: We are not opposed to confidential rates, but it is also pretty clear in our minds that confidential rates will lead to a lowering of railway revenue.

Mr. Reid: The thrust of Bill C-18, I think I heard you say, was designed to create more competition. The result of that would be better rates for the user. This puts the carrier in a bit of a service capacity, but the carrier is an essential ingredient in the transportation of goods.

Mr. I. Scott: Yes, and that is reason for finding the appropriate balance. I would like to comment on the line rationalization aspects of the bill. In our brief and our discussions earlier

[Translation]

M. I. Scott: Oui, d'après la loi et dans la mesure où nous conformons à la loi américaine. Ils en font actuellement eux-mêmes au Canada.

M. Reid: Monsieur Scott, je voudrais montrer ce projet de loi sous un jour plus favorable et vous renverrais au sommaire du rapport de Peat, Marwick où il est dit:

Il appert que la loi Staggers a contribué considérablement au redressement de la situation financière des chemins de fer américains, et ce malgré une grave récession et un accroissement de la concurrence de l'industrie du camionnage libérée de toute réglementation.

Avec votre expérience, monsieur Scott, êtes-vous de cet avis, non seulement en ce qui concerne le fonctionnement des lignes canadiennes, mais les lignes canadiennes aux États-Unis?

M. I. Scott: Vous voulez dire individuellement?

M. Reid: Quelle est la position du CPR sur cette observation à propos de la loi Staggers?

M. I. Scott: La *Staggers Rail Act* visait essentiellement à faire en sorte que les routes américaines deviennent rentables. Cet objectif était sa raison d'être. La loi Staggers a été promulguée pour régler une situation où les lignes américaines ne rapportaient pas suffisamment et c'est sur ce point qu'insiste le rapport Peat, Marwick, mais le résultat n'a pas été obtenu pour toutes les lignes.

M. Reid: Mais vous-même, monsieur Scott, vous disiez bien que la situation financière des compagnies ferroviaires américaines était encore plus mauvaise qu'au Canada.

M. I. Scott: Je disais que les compagnies ferroviaires américaines étaient fort mal en point à l'époque, avant l'adoption de la loi Staggers.

M. Reid: Est-ce que les deux principales compagnies ferroviaires canadiennes se trouvaient dans une tout aussi mauvaise passe?

M. I. Scott: Pas à l'époque.

M. Reid: Il est dit dans le même rapport:

La Loi nationale concernant les transports de 1986 contient un certain nombre de dispositions qui influenceront de façon favorable sur la rentabilité des chemins de fer, entre autres la possibilité de passer des contrats confidentiels, d'améliorer les installations et de se livrer à la concurrence.

J'aimerais savoir si oui ou non, vous êtes opposé aux tarifs confidentiels.

M. I. Scott: Nous n'y sommes pas opposés, mais nous n'en prévoyons pas moins que les tarifs confidentiels entraîneront une baisse des recettes des chemins de fer.

M. Reid: Je vous ai entendu dire que le projet de loi C-18 visait à accroître la concurrence, ce qui signifie des tarifs plus favorables à l'utilisateur. C'est là assimiler en quelque sorte le transporteur à un service public, mais le transporteur est un élément essentiel du transport des marchandises.

M. I. Scott: Oui. Et c'est bien là qu'il faut établir un juste équilibre. J'aimerais parler de la rationalisation prévue au projet de loi. Dans notre mémoire et dans les discussions que

[Texte]

this morning, we have said that we do not see the advantage in that aspect of the bill that apparently Peat, Marwick people see.

Mr. Reid: Are you indicating that the old system of branch-line abandonment was more simple and practical than it is now proposed?

• 1120

Mr. I. Scott: I think what we are trying to say is that the current regime for branch-line abandonment as compared with the proposed regime is different but, collectively brought all together, not a significant improvement. There are aspects of the new bill which are very good in terms of what can be allowed; but taken all together—because of the costing aspect of the bill—the total effect is not a significant improvement over existing legislation.

Mr. Reid: Under the old system you obviously did have a fair bit of experience on branch-line abandonment. From the point of view of timing and the effectiveness of it, are you in a position to indicate the cost-time of retention of a frozen line? Are you compensated for any of those negative costs in relation thereto?

Mr. I. Scott: In the frozen lines, yes, we are.

Mr. Reid: Could I move on to the reference to the extremes in relation to the attempt of Bill C-18 to enhance competition. If it were not for the intrusion, or the possible and potential intrusion of U.S. carriers into Canadian traffic, would you say they were the same extremes?

Mr. I. Scott: Do I understand you to be asking if those numbers would remain the same if there were no—

Mr. Reid: Not necessarily numbers; I am not talking numbers. I am talking in broad principles about your objections or concerns about Bill C-18. First I should ask you if there were amendments in your brief proposed with respect to rail-line abandonments?

Mr. I. Scott: Yes, there are extensive—

Mr. Reid: Then we will leave it at that. We will talk in terms then of the other provisions in the bill to enhance competition.

I recognize the American aspect. I am wanting you to separate that. If you separate the American concern, are you still as opposed to the mechanics contained within Bill C-18 for increasing competition?

Mr. I. Scott: I think if you were to have the opportunity to read our brief, you would see we try to take the items in the bill step by step. There is an approach to each one. I think you are asking me if we would be less concerned with it if the American aspect were not present in the bill? The answer is, yes, we would be less concerned with it.

The specifics of our concern would remain the same in the other areas. We have spelled that out, I think, trying to indicate to the members of the committee what our concerns are, and how we feel changes could be made to maintain the thrust the government wants in the bill, but which we feel—if

[Traduction]

nous avons eues ce matin, nous disions que sur ce point nous ne pouvions nous aligner sur Peat, Marwick.

M. Reid: Est-ce que vous voulez dire que l'ancien système d'abandon des lignes locales était plus simple que celui qui est actuellement proposé?

M. I. Scott: Ce que nous essayons de dire, c'est que le régime actuel d'abandon des lignes locales est différent du régime proposé, mais que tout bien considéré, il ne constitue pas une amélioration sensible. Certains aspects du projet de loi sont excellents en ce qui concerne ce qui est autorisé, mais si l'on considère tous les éléments—en raison des coûts causés par le projet de loi—l'effet d'ensemble ne constituera pas une amélioration notable par rapport à la loi actuelle.

M. Reid: Sous l'ancien système, vous avez eu une certaine expérience en matière d'abandon des lignes locales. Pouvez-vous nous donner une idée du coût du temps de rétention d'une ligne gelée au point de vue du temps et de l'efficacité? Est-ce que vous êtes indemnisé pour ces coûts et leurs effets négatifs?

M. I. Scott: Oui, dans le cas des lignes gelées.

M. Reid: Je voudrais maintenant passer à l'autre extrémité, à la tentative du projet de loi C-18 d'accroître la concurrence. S'il ne s'agissait pas de l'intrusion réelle ou éventuelle des transporteurs américains dans le trafic canadien, penseriez-vous qu'il s'agit des mêmes extrêmes?

M. I. Scott: Si je vous comprends bien, vous me demandez si ces chiffres resteraient les mêmes s'il n'y avait pas de . . .

M. Reid: Il ne s'agit pas nécessairement de chiffres. Je parle des grands principes à propos de vos objections ou appréhensions relatives au projet de loi C-18. Je voulais tout d'abord vous demander si votre mémoire contenait des amendements relatifs à la fermeture de lignes locales?

M. I. Scott: Oui, il y en a de très détaillés . . .

M. Reid: Restons-en donc là et parlons des autres dispositions du projet de loi, visant à accroître la concurrence.

Je comprends votre inquiétude à propos de la concurrence américaine, mais laissons cela de côté pour le moment. Cela dit, êtes-vous toujours aussi opposé aux dispositions du projet de loi C-18 visant à accroître la concurrence?

M. I. Scott: Si vous pouviez lire notre mémoire, vous constateriez que nous essayons d'examiner un à un les points contenus dans le projet de loi. Il faut procéder différemment pour chacun. Si vous me demandez si la question nous préoccuperait moins s'il n'y avait la menace américaine, je vous répondrais par l'affirmative.

Mais notre position sur les autres points resterait inchangée. Nous l'avons dit, je pense, en essayant de faire comprendre aux membres du Comité quelles étaient les questions qui nous tenaient à cœur et quelles modifications pourraient être faites pour conserver au projet de loi l'orientation qu'a voulu lui

[Text]

they were adopted—would minimize the downside risk we feel is present in the bill.

Mr. Reid: I hope time will let me cover a couple of subjects here, Mr. Scott. First of all, the competition aspect—the possibility of new railbeds being laid in this country or the non-possibility or non-likelihood.

In 1980 the CP made an application and, I think, did build a railway line to the petrochemical area of Fort Saskatchewan in the province of Alberta. This was done despite the fact Fort Saskatchewan was then being served by CN. We were always told you went to a considerable cost to put in a new railbed. Can you tell me whether or not that railbed—and I do not know whether you would be getting into a competitive disclosure here or not—was justified, and what the impact was on both the user and the railways as a result of the introduction of that competitive line?

Mr. I. Scott: Mr. Ritchie referred to this earlier. Rob, would you like to comment?

Mr. Ritchie: Yes. Mr. Reid, it is Fort Saskatchewan. The town just outside of it is Scottford. They are quite protective of it. We will refer to it as Scottford. We built that line in there after working with the petrochemical companies. We tried to make a deal with CN for competitive access. For their own commercial reasons, which I do not disparage, they said no. They felt the place was adequately serviced by themselves. If we wanted in, we would have to build. We wanted in. We built. The customer wanted us there. We made a deal with the customer.

• 1125

Whether it was a good business decision . . . In the long term it is going to be. I think you appreciate what happened to petrochemicals just after we built the line. They went down. Not only did they go down, but also it is a struggle to maintain their position in the market. The rates went down. The level of revenue we expected has declined in volume and level. They can ship their styrene to Vancouver and sell it on the export market. It is darn tough.

Mr. Reid: Burlington Northern is an east-west carrier. It has a low-cost charge simply because it carries a lot of bulk cargo, resource cargo and long-distance hauling. If we are a resource nation, can we not compete with Burlington Northern? What is required to make us competitive if that is a possibility?

Mr. Ritchie: We compete with Burlington Northern now, sir. I think we are successful. As a resource nation, I think if you probe the coal people they will answer: Yes, CP Rail's coal rates are the lowest in the world on a tonne-mile basis. Then they add—and I do not blame them for adding this—you know, they have to haul it 700 miles and that makes it more expensive when it gets to tidewater.

[Translation]

donner le gouvernement, mais qui à notre avis, en cas d'adoption du projet de loi, diminueraient les risques que présente à notre avis le projet de loi.

M. Reid: J'espère avoir le temps d'aborder encore un ou deux sujets ici, monsieur Scott. Tout d'abord la question de la concurrence, à savoir la possibilité éventuelle ou la probabilité de l'installation de nouvelles voies ferrées dans ce pays.

En 1980, CP a fait une demande et a, je crois, construit une voie ferrée menant à la région pétrochimique de Fort Saskatchewan en Alberta, et ce malgré le fait que Fort Saskatchewan était desservi par CN. On nous a souvent répété que vous avez engagé des frais considérables pour installer une nouvelle voie ferrée. Pouvez-vous me dire si cette voie ferrée était justifiée—je ne sais si je vous oblige là à divulguer un secret professionnel ou non—et quelles ont été les conséquences tant pour l'utilisateur que pour les chemins de fer, de l'implantation de cette voie ferrée en concurrence avec une autre?

M. I. Scott: La question a déjà été abordée par M. Ritchie. Est-ce que vous voulez bien répondre, Rob?

M. Ritchie: Certainement. Il s'agit de Fort Saskatchewan, monsieur Reid, dont la localité la plus proche est Scottford. Appelons-là donc Scottford. Nous avons aménagé cette voie ferrée après nous être concertés avec les sociétés de pétrochimie et nous avons essayé de conclure une entente avec CN pour partager cet accès, mais CN a refusé pour des raisons commerciales que je ne critiquerais certainement pas. CN jugeait qu'il était à même d'assurer un service satisfaisant et si nous voulions notre part du marché, nous n'avions qu'à construire une voie ferrée. Nous voulions notre part, et nous avons donc construit. Le client demandait notre présence, et nous avons conclu une entente avec lui.

Etait-ce une sage décision? L'avenir nous justifiera. Vous savez ce qu'il est advenu de l'industrie pétrochimique peu après l'achèvement de notre voie ferrée: elle a périclité, pis encore elle doit lutter pour maintenir sa place sur le marché. Les tarifs ont baissé, le volume des transports a baissé ainsi que nos recettes. L'usine pétrochimique peut expédier son styrène à Vancouver et le vendre sur le marché de l'exportation. Les temps sont difficiles.

M. Reid: La société *Burlington Northern* est un transporteur est-ouest; ses tarifs sont bas pour la bonne raison qu'elle transporte de grande cargaisons en vrac, des matières premières et sur de grandes distances. Puisque nous sommes une nation d'industries primaires, ne pouvons-nous pas faire concurrence à *Burlington Northern*. Et, dans l'affirmative, que faut-il faire à cet effet?

M. Ritchie: Mais nous leur faisons actuellement concurrence, monsieur, et nous y parvenons. Nous sommes une nation d'industries primaires et si vous posez la question à l'industrie charbonnière, on vous répondra: oui, les tarifs de CP Rail pour le transport du charbon sont les plus bas du monde par tonne-mille et ils ajoutent—et je ne leur en veux pas pour cela—qu'ils doivent transporter le charbon sur 700 milles, ce qui le renchérit quand il arrive au port.

[Texte]

Our problem is that Burlington Northern has that pricing advantage for two reasons. Firstly, their fixed charges are lower per tonne. Secondly, they have the opportunity to surge into our country when they have a downturn. They have over 100 million tonnes of coal moved in the United States. Most of that is for domestic consumption to power plants. If their planning goes down slightly . . . Say they have an experience which takes electricity down 3% or 5%, that is 5 million tonnes of coal-carrying capacity freed up and they have to do something with it or would like to do something with it.

And they look—where can I go? I cannot go into my own line. I cannot go into UP because I cannot access their coal mines. Where can I access? I can access CP. I have 5 million tonnes of coal-carrying capacity. I will see if I can make a deal. Anything over and above oil and gas is going to make a deal for me. I am going to be better off.

The 5 million tonnes of coal-carrying capacity, although it only represents 5% of BN, is approximately one-third of our coal-carrying capacity. So what happens? You know tonnage goes to the United States, our railway deteriorates and eventually you could be to the stage where the traffic is being routed to the United States. We do not think it is strategically wise for this country. Everything is outside the regulatory process of Canada.

Mr. Reid: Like many of my colleagues around the table here, Mr. Chairman, Mr. Scott, Mr. Ritchie, one of the things that concerns us is the potential of American traffic increasing to the detriment of the Canadian carrier. You are telling us that Staggers does not give the same privilege to Canadian carriers operating in the United States as Bill C-18 does here.

What do you suggest? Does your brief contain amendments to this inter-switching or competitive rate lines so we can . . . ? I do not know if you talked about restricting American carrier use and traffic in the country. How are we to offset that American approach? I worded that wrongly. I really wanted to say: how do we protect ourselves?

Mr. Ritchie: You are right, Mr. Reid. Staggers does not allow such access. If I could give a good example of what happened—when Canadian Pacific and Canadian National bought the Canada Southern, we tried to get competitive access over Conrail in Buffalo to get to the other connectors. We did not want to just connect with Conrail. They said, no, we are not going to do it. The ICC upheld their business decision. So this gives you their capabilities. Under the provisions of Bill C-18, we would have had inter-switching or running rights or competitive line rates.

• 1130

What do we propose? I think at the very end of my statement, I said that you do not need competitive line rates. Really

[Traduction]

Notre problème, c'est que *Burlington Northern* a deux raisons d'avoir cet avantage en matière de prix: tout d'abord, leurs frais fixes par tonne sont plus basses, en et second lieu, lorsqu'ils ont un revers, ils ont la possibilité de se rattraper dans notre pays. Ils transportent plus de 100 millions de tonnes de charbon aux États-Unis, dont la plus grande partie est destinée à la consommation intérieure par les centrales électriques. Si ce volume diminue légèrement . . . Supposons que la consommation électrique diminue de 3 ou de 5 p. 100, cela fait une capacité de transport de 5 millions de tonnes de charbon qui est libérée, capacité qu'ils doivent ou voudraient tout au moins utiliser.

Ils cherchent alors où aller pour cela: pas sur leur propre ligne, ni sur UP, parce qu'ils n'ont pas accès à leur mine de charbon. Où se tourner? Il y a CP. Ils peuvent transporter 5 millions de tonnes de charbon et vont essayer de conclure une affaire. Tout ce qui n'est pas pétrole et gaz leur conviendra et redressera leur situation.

Ces 5 millions de tonnes de charbon que BN peut transporter ne représentent que 5 p. 100 de sa capacité de transport, mais environ un tiers de notre propre capacité. Que se produit-il alors: vous savez que les expéditions se font à destination des États-Unis, que nos chemins de fer en pâtissent et que nous pourrions finir par atteindre le point où le trafic se fait par les États-Unis. Cela ne nous paraît pas stratégiquement judicieux pour notre pays, car tout se passe hors du système de réglementation du Canada.

M. Reid: Une des questions qui nous préoccupent, moi et un grand nombre de mes collègues ici présents, messieurs Scott et Ritchie, c'est la possibilité que le trafic américain augmente au détriment du transporteur canadien. Vous nous affirmez que la loi Staggers ne donne pas aux transporteurs canadiens opérant aux États-Unis les mêmes privilèges que le fait ici le projet de loi C-18.

Que proposez-vous? Votre mémoire contient-il des amendements à ces changements de voie ou prix de ligne concurrentiels, afin que nous puissions . . . ? Je ne sais pas si vous avez parlé d'imposer des contraintes aux transporteurs américains opérant dans notre pays. Que faire pour faire contrepoids à l'action américaine? Je me suis mal exprimé, car ce que je voulais dire c'est: que faire pour nous protéger?

M. Ritchie: Vous avez raison, monsieur Reid, la loi Staggers n'autorise pas cet accès. Permettez-moi de vous donner un exemple de ce qui s'est passé: lorsque le Canadien Pacifique et le Canadien National ont acheté *Canada Southern*, nous avons essayé d'évincer Conrail à Buffalo pour arriver aux autres voies de raccordement. Nous ne voulions pas seulement nous raccorder à Conrail, mais ils ont refusé. La *Interstate Commerce Commission* a confirmé leur décision. Ceci vous donne une idée de quoi ils sont capables. Avec les dispositions du projet de loi C-18, nous aurions eu droit au changement de voie, au droit de circulation ou aux prix de ligne concurrentiels.

Ce que nous proposons? Je crois avoir dit, tout à la fin de ma déclaration, qu'on n'avait pas besoin d'un prix de ligne

[Text]

we do not believe we need competitive line rates. They are an experimental measure on which we do not think enough research has been done. The potential for harm over-compensates whatever perceived benefits there may be.

There is an awful lot in the bill with which the shippers would have been more than happy four years ago or three years ago or just prior to *Freedom to Move*. Competitive line rates were never mentioned at the domestic deregulation hearings. There were not an issue. They came up in the *Freedom to Move* paper. We think it is too much too soon to go ahead with it. We think we should get it out, let the final-offer arbitration work, let the extended inter-switching work, and let the enhanced public interest work. There are many measures that are pro-shipper and let us get on with it.

Mr. Reid: I will make this the last question. What about a reduction in the inter-switching mileage limits?

Mr. Ritchie: A reduction would be less—

Mr. Reid: This is right.

Mr. Ritchie: Do you mean from the proposed 30 kilometres to the 15 kilometres we mentioned?

Mr. Reid: Or to the 4 kilometres.

Mr. Ritchie: It is 4 miles now. I am at a loss as to what it is in kilometres; I think it is 6 something. We think the extension of it to 15 kilometres is pro-competitive. It is not just the extension, Mr. Reid. What is being considered is including a lot more connections where railways connect as being interchanges. We should not play down this point. It is a very pro-competitive aspect.

As far as we are concerned, going 15 kilometres and with the new definition of an interchange, we believe all areas that presently are complaining about a lack of interchange will be covered and all major cities or all major industrial areas around cities and towns in Canada will be covered.

We also support the principle that if for any reason, a customer is outside the 15 kilometre interchange and would like to be brought in—what is the point of being arbitrary?—the commission can order them in. We say, fine; do this as well. We are not trying to hold people out. We are trying to get a system that is workable and that allows us to plan our future to some degree. We believe 15 kilometres does it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If 15 kilometres is pro-competitive, you are also indicating that in Bill C-18, 30 kilometres will be negative.

Mr. Ritchie: Mr. Gray, we do not believe it is required. If 15 kilometres are good, why is not 30 kilometres better? We believe all the problems are covered at 15 kilometres. We also

[Translation]

concurrentiel, c'est du moins notre opinion. C'est une mesure qui n'a pas encore été suffisamment mise à l'essai et elle risque de faire plus de mal que de bien.

Le projet de loi contient un grand nombre de mesures qui auraient ravi les expéditeurs il y a trois ou quatre ans ou juste avant l'apparition du rapport *Aller sans entraves*. Il n'a jamais été question de prix de ligne concurrentiels lors des audiences sur la déréglementation au Canada. Ils ne constituaient pas un problème et la question n'a été soulevée que dans le rapport *Aller sans entraves*. Ce sont des mesures prématurées à nos yeux, dont l'impact est trop considérable pour qu'on les adopte. Nous devrions les écarter, laisser libre jeu à l'arbitrage des propositions définitives, laisser libre jeu aux changements de voies et satisfaire l'intérêt public. Il y a de nombreuses mesures qui sont en faveur des expéditeurs, adoptons-les donc.

M. Reid: Ma dernière question: que pensez-vous d'une réduction des limites de kilométrage des changements de lignes?

M. Ritchie: Une réduction serait moins . . .

M. Reid: C'est exact.

M. Ritchie: Songez-vous à une réduction des 30 kilomètres envisagés aux 15 kilomètres que nous avons mentionnés?

M. Reid: Ou aux 4 kilomètres.

M. Ritchie: C'est 4 milles à l'heure actuelle, mais j'ignore ce que cela fait en kilomètres; cela doit être environ 6 kilomètres. Passer à 15 kilomètres favorise la concurrence. Ce n'est pas seulement le prolongement, monsieur Reid, mais ce qui est envisagé, c'est ajouter de nombreux raccourcissements là où il y a connexion. Nous ne devrions pas sous-estimer cela, car cela joue en faveur de la concurrence.

En ce qui nous concerne, si l'on va jusqu'à 15 kilomètres et avec la nouvelle définition de manoeuvre inter-réseaux, nous pensons que tous les problèmes des régions qui se plaignent actuellement de manque de raccourcissements, toutes les grandes agglomérations et tous les grands centres industriels satellites des grandes villes du Canada, seront résolus.

Nous sommes également en faveur du principe d'après lequel si, pour une raison quelconque, un client se trouve à l'écart du changement de voie de 15 kilomètres et voudrait y être raccordé—car à quoi bon être arbitraire—la Commission peut ordonner ce raccourcissement. Nous n'y voyons pas d'objection, nous n'essayons nullement de tenir les gens à l'écart. Nous nous efforçons de trouver un système qui soit pratique et nous permette, dans une certaine mesure, de planifier notre avenir. La limite de changement de voie de 15 kilomètres nous paraît acceptable.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si la limite de 15 kilomètres vous paraît favoriser la concurrence, vous dites également que dans le projet de loi C-18, la limite de 30 kilomètres sera défavorable.

M. Ritchie: Monsieur Gray, nous ne pensons pas qu'elle soit nécessaire. Puisque 15 kilomètres suffisent, pourquoi voulez-vous en avoir 30? Avec 15 kilomètres, tous les problèmes sont

[Texte]

mentioned that you can exceed 15 kilometres. We do not know why you should contemplate a problem and put a regulatory solution in place when there is no problem.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Between CP and CN at the present time—with T-12 or whatever they call it; it sounds like an insecticide to me—who does the most inter-switching?

Mr. Ritchie: CN does the most inter-switching presently.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): At 15 kilometres what would happen?

Mr. Ritchie: I believe at 15 kilometres it switches over; in the imbalance we expose more traffic than CN does.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How about 30?

Mr. Ritchie: I believe the proportion stays but it just increases slightly; not a great deal. This is not the reason we are saying not go to 30 kilometres. Again, we have made all this information available to Peat, Marwick and to the Office of Economic and Regulatory Reform and the Department of Transport.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Mr. Reid, you wanted a concluding question.

Mr. Reid: Mr. Ritchie, does the increase of the limit with respect to inter-switching increase the potential of American usage in Canada?

Mr. Ritchie: It does, Mr. Reid. But it is limited by the fact that they do not have a large infrastructure in Canada. The Americans will have extended access. For example, we could use the area—

Mr. Reid: Is this not the offending clause? Is it not access you are concerned with?

• 1135

Mr. Ritchie: No, we believe the offending clause is the artificial access created by the competitive line rate. They are getting access to a business we have built up with our customers over our asset. We find their using our asset to drain our business offensive.

In fact, we are working hard to keep them in business, which we do not think is our job. We think our job is to work hard to keep our customer in business. We can do this best by making a healthy railway system in the long term for them.

Mr. Reid: Captive points.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, as was alluded to earlier, it is a rare occasion when I find myself in a large degree of agree-

[Traduction]

résolus, mais nous avons également dit qu'on peut dépasser 15 kilomètres. Nous ne voyons pas à quoi cela servirait-il de mettre en place un règlement pour résoudre un problème qui n'existe pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): À l'heure actuelle, du CP et du CN avec le T-12, si j'ai bien retenu son nom qui me fait penser à un insecticide—qui est-ce qui fait le plus de changements de voie?

M. Ritchie: C'est CN actuellement.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Qu'est-ce qui se passerait avec une limite de 15 kilomètres?

M. Ritchie: Je crois qu'avec 15 kilomètres, c'est l'inverse qui se produit et nous courons le risque de perdre plus de trafic que ne le fait CN.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Et qu'advient-il avec 30 kilomètres?

M. Ritchie: Je crois que la proportion reste la même, mais que la quantité augmente légèrement, pas beaucoup. Ce n'est pas la raison pour laquelle nous mettons en garde contre l'agrandissement à 30 kilomètres. Mais je le répète, nous avons mis toute cette information à la disposition de Peat, Marwick et du Bureau de la réforme des règlements économiques ainsi que du ministère des Transports.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie.

Le président: Vous vouliez poser une dernière question, monsieur Reid.

M. Reid: L'agrandissement de la limite de kilométrage de changement de voie contribue-t-il à augmenter l'infiltration américaine au Canada?

M. Ritchie: Il y contribue, monsieur Reid. Mais cette infiltration est limitée par le fait que leur infrastructure au Canada n'est pas considérable. Les Américains verront leur accès élargi. Nous pourrions, par exemple, utiliser . . .

M. Reid: N'est-ce pas là la disposition incriminée? N'est-ce pas la question d'accès qui vous préoccupe?

M. Ritchie: Non, nous estimons que l'article litigieux est précisément celui qui porte sur l'accès artificiel créé par le prix de ligne concurrentiels. En fait, c'est permettre à d'autres compagnies d'avoir accès à une entreprise que nous avons bâtie nous-mêmes. Nous estimons que c'est choquant.

En fait, nous déployons beaucoup d'efforts pour permettre à ces autres compagnies de se maintenir en activité, ce qui n'est certainement pas ce que nous devrions faire; notre devoir, par contre, est de faire en sorte que le réseau ferroviaire à long terme se porte bien.

M. Reid: En éliminant la concurrence.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, comme vous l'avez dit précédemment, il m'arrive très rarement d'être d'accord sur autant de

[Text]

ment with Canadian Pacific. I must say it is a change. I hope it is refreshing.

It has been said by people in the transportation industry in Canada that this legislation as it presently stands is really a licence to raid the revenues of Canada's railroads, some by Canadian trucking industry but in the main by United States rail and trucking industry. In my reading of the legislation, I arrive at the same conclusion: you are put in a situation where you do not get an equal shake.

It has also been said by both railroads that with the so-called deregulation, you are faced with abandonment between both railroads of 15,000 to 20,000 miles of railway lines and at least 10,000 fewer employees over the next four to five years. I think statements have been made by officers of both companies that this is what you are faced with. If revenues are to be deregulated, you want costs deregulated if you are going to survive.

Is this a fair assessment of the legislation as it now stands? It provides opportunity for a raid on railway revenues and it means you are faced with rationalizing tracks over the next 4 or 5 years, even though you may want to do it anyway over a period of 15 or 20 years.

Mr. I. Scott: There are quite a number of questions, so I will try to attack them in some reasonable order. The question of the American roads being able to compete with us under conditions which are not equal for both Canadian and American roads is unquestionable.

If I could turn to the rationalization, CN may have talked about employee cuts publicly. I do not think you will find we have talked about it or mentioned a figure. Nonetheless, we know very clearly we must reduce our costs. A considerable portion of our costs are in labour, so it follows we will have to take steps in this area.

We do not believe the suggestion that rationalization will occur in a very short period of time under this bill. If this bill remains unchanged, we do not believe rationalization of the rail system will proceed any faster. In fact, it will likely be slower than the current legislation permits.

Mr. Benjamin: You would like it to be faster when you are faced with this legislation. You would prefer to get it all done in four or five years.

Mr. I. Scott: Yes, we would. I think the question may be of some interest to the committee. It is not so much directly for the expense saving in the lines concerned, because it will not be that large. Remember, these lines are not used to a large extent given the numbers we have talked about. We have a major concern they will soon draw in capital in very large amounts. When that happens, we will be faced with the very critical problem of the need to draw in capital in significant amounts on lines which are not productive. Once the capital is in place, many of them probably would be uneconomic because the capital has been put in and added into the costs of continuing them. We are in that kind of conundrum. They are

[Translation]

points avec le Canadien Pacifique. Il s'agit là donc d'un changement très intéressant.

Des représentants du secteur des transports canadien ont dit que ce projet de loi dans son libellé actuel n'est rien d'autre qu'une façon de permettre à des compagnies canadiennes de transport routier mais surtout aux compagnies américaines ferroviaires et de transport routier de s'approprier les recettes des chemins de fer canadiens. Après avoir lu le projet de loi, j'en arrive à la même conclusion. Vous vous retrouvez dans une situation tout à fait injuste.

Les deux chemins de fer nous ont dit que la soi-disant déréglementation provoquera l'abandon pour ces deux sociétés d'environ 15,000 à 20,000 milles de ligne ferroviaire, la perte d'au moins 10,000 emplois au cours des quatre ou cinq prochaines années. C'est en tout cas ce qu'ont dit les représentants des deux sociétés. Si les recettes doivent faire l'objet de déréglementation, vous voudriez évidemment que les frais le soient également, pour vous permettre de survivre.

Est-ce là une bonne évaluation du projet de loi actuel? Croyez-vous également que celui-ci ouvrirait la porte à la fuite des recettes des chemins de fer et à l'élimination des voies au cours des quatre ou cinq prochaines années, alors que vous aimeriez peut-être le faire au cours d'une période de quinze à vingt ans?

M. I. Scott: Vous me posez là pas mal de questions et je vais essayer d'y répondre en ordre. Il ne fait aucun doute que les Américains pourraient alors nous faire concurrence dans des conditions qui ne sont pas les mêmes pour les deux pays.

Quant à la rationalisation, le CN a peut-être parlé récemment de compression du personnel. Vous ne verrez nulle part que nous avons parlé de ce genre de choses ou que nous avons mentionné un chiffre. Cependant, nous savons parfaitement que nous devons réduire nos coûts. Une très grande partie de ceux-ci sont imputables à la main-d'oeuvre et il s'ensuit que nous devons prendre des mesures à cet égard.

Nous ne croyons pas que la rationalisation se produira très rapidement dans le cadre de ce projet de loi, en tout cas pas si son libellé n'est pas modifié. En fait, cette rationalisation se fera sans doute plus lentement que dans le cas de la loi actuelle.

M. Benjamin: Vous aimeriez sans doute, au cas où la loi serait adoptée, que cette rationalisation se fasse plus rapidement, qu'elle soit terminée dans quatre ou cinq ans?

M. I. Scott: Certainement. Je crois que cette question pourrait intéresser le Comité. En fait, nous aimerions que cela soit le cas, mais pas tellement pour les économies que nous réaliserions sur les lignes en question, car celles-ci ne seraient pas très importantes. N'oubliez pas que celles-ci ne sont pas utilisées de façon extensive, comme en font foi les chiffres que nous avons cités. En fait, nous nous inquiétons surtout du fait que l'entretien de ces lignes engloutira très rapidement de très grandes sommes d'argent. A ce moment, nous nous trouvons devant le dilemme d'investir sur des lignes qui ne sont pas productives. Une fois, le capital investi, l'exploitation de

[Texte]

more significant for their impact on capital demand than they are for their saving of expenses.

• 1140

Mr. Benjamin: You are trying to head off a day of reckoning when you would have to fix those tracks.

Mr. I. Scott: We would have to bring them up. If we get to the point where a bridge has to be replaced . . . If we need to put in \$4 million for a bridge on a line that is little used, the application of scarce resources does not make any sense at all. The country will have to face that along with us.

Mr. Ritchie, I would like to respond to your question about truck competitiveness with rail in Canada.

Mr. Ritchie: Outside the aspect of the 144.5, Mr. Benjamin, we felt it is not required. I made the point the trucks are the dominant factor in inter-city movement now. As this bill is going through the House, we cannot forget there is a great deal of work being done by the federal government and their provincial counterparts to standardize the vehicle weights and measures. They are going to go up.

You are going to see bigger, longer and heavier trucks. What does that mean for the railway? It means any advantage we have in the long-haul movement of freight is going to deteriorate. There is going to be more competition from trucks, not less. The ability to compensate through pricing mechanisms is not going to be there. The ability to compensate by taking traffic away from trucks is not going to be there. In that area we are going to be under attack more than we are today.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman and gentlemen, you have used words like "very concerned" and what not. On the other hand, you keep softening your fears and criticisms of the legislation as it stands presently. I do not know if it is a worry about antagonizing the government. It seems to me you should be scared silly about this legislation, damn well saying so and calling a spade a spade.

I have talked privately with railway officers in different parts of the country. On numerous occasions I have met with officials from the Canadian Truckers Association. They get extremely worried and extremely concerned. You end up with a situation where our railroads and many of our trucking companies will be in a situation of a standing derailment similar to the United States before Staggers. Your plant will have deteriorated to a point where you not only hurt yourselves. The shippers are hurt and the whole country is hurt.

I am wondering why you are not being more forceful in your need for substantial and very significant amendment to this legislation. Frankly, I think you are really being softies on this. It is very unusual for CPR.

[Traduction]

beaucoup de ces lignes ne sera pas du tout économique. C'est à ce genre de dilemme que nous faisons face.

M. Benjamin: Vous essayez de retarder le plus possible le jour fatal, où vous devrez entretenir ces voies.

M. I. Scott: La réfection de celles-ci sera certainement importante. De plus, si un pont de quatre millions de dollars doit être remplacé sur une ligne très peu fréquentée, il ne sera pas raisonnable d'utiliser nos minces sources à cet effet. Le pays devra alors nous épauler.

Monsieur Ritchie, j'aimerais répondre à la question que vous avez posée concernant la concurrence entre le camionnage et le transport par rail au Canada.

M. Ritchie: Sauf dans le cadre de l'article 144.5, monsieur Benjamin, nous estimons que cette concurrence n'a aucune raison d'être. Je vous ai bien expliqué qu'à l'heure actuelle le transport par camion est l'élément le plus important du transport entre villes. Au moment où ce projet de loi est examiné à la Chambre, nous sommes conscients du fait que le gouvernement fédéral et ses homologues provinciaux consacrent beaucoup d'énergie à la standardisation des véhicules routiers. Il est certain que la taille de ceux-ci augmentera.

À l'avenir, on verra des camions plus longs, plus lourds, et plus gros. Qu'est-ce que cela signifie pour les chemins de fer? Cela signifie que l'avantage que nous détenons dans le transport des marchandises sur longue distance diminuera. La concurrence que nous devons soutenir de la part des camionneurs augmentera, elle ne diminuera pas. Or, nous ne pourrions plus bénéficier de mécanismes d'établissement de prix. Dans ce domaine, nous serons à l'avenir dans une situation plus précaire qu'à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Monsieur le président, messieurs, vous avez dit être très inquiets. Cependant, vos critiques envers le projet de loi ne sont pas très dures. Auriez-vous peut-être peur d'offusquer le Il me semble que ce projet de loi devrait pourtant vous terrifier, pourquoi alors ne le dites-vous pas ouvertement?

J'ai eu des entretiens privés avec des officiels des compagnies ferroviaires dans différentes régions du pays. J'ai également rencontré à diverses reprises ceux de l'Association canadienne des camionneurs. Ils se préoccupent beaucoup de la situation. Nos chemins de fer et beaucoup de compagnies routières feront peut-être les frais de ce que l'on pourrait appeler un déraillement sans quitter les rails, comme cela s'est passé aux États-Unis avant la loi «Staggers». La détérioration chez vous aura atteint un tel degré que son impact se fera sentir non seulement sur vous, mais également sur les expéditeurs et sur le pays tout entier.

Je me demande pourquoi vous ne vous exprimez pas avec plus de force afin que ce projet de loi fasse l'objet de modifications de fond très importantes. Je crois en fait que vous ne savez pas vous battre à cet égard, ce qui est tout à fait inhabituel pour le CP.

[Text]

Mr. I. Scott: Let us say we have great self-control.

I want to pick up on your derailment. Are you suggesting we are going to get to the point where our trains will derail?

Mr. Benjamin: No. It is an expression that was used when the Pennsylvania and the New York Central went belly up. One of the trustees of the receivers said that what they had there was a standing derailment; the tracks were worn out; the equipment was worn out. They were sitting on the rails, but they could not move it. It was just a humorous expression of the situation the railways got into down there.

Mr. I. Scott: I would hope so.

Mr. Benjamin: In effect, that is what they were. They just folded.

• 1145

Now to prevent that kind of thing, even in the remote possibility of it happening in Canada, except through poor management—and I do not think we have poor management in either railway; I think you are wrong a lot of times, but you are good managers—let us take... for instance, is it your position that competitive access measures should not apply to railroads outside of Canadian federal jurisdiction?

Mr. I. Scott: Our position in the paper is that competitive access, competitive line rates are not required, period.

Mr. Benjamin: Does that not mean pretty well the same thing?

Mr. I. Scott: It means more than simply the American roads. We are saying, as Mr. Ritchie has explained, we do not feel they are required at this time at all.

Mr. Benjamin: As it refers to American railroads, would you agree that the competitive access measures should not apply to them?

Mr. I. Scott: You mean you are taking me a step along the way as to what I dislike the most and then what I dislike next and so forth; that is what you would like me...?

Mr. Benjamin: That is the first step. What I am trying to get at is whether or not you are in agreement with what CN told us yesterday. They feel those competitive access measures should not apply to American railroads, and I believe the trucking industry will tell us the same thing about the U.S. trucking industry.

Mr. I. Scott: I would say to you, our position is that plus they are just not required, period.

Mr. Benjamin: Plus the competitive line rate.

Mr. I. Scott: Yes.

Mr. Benjamin: On the inter-switching, I think you are probably right that it makes little difference whether it is 15 or 30 kilometres. Maybe you might end up with what they think

[Translation]

M. I. Scott: Peut-être pourrait-on dire que nous faisons preuve d'une grande maîtrise de soi.

Lorsque vous parlez de déraillement, est-ce au sens littéral du terme?

M. Benjamin: Non, cette expression a été utilisée lors de la faillite de la société ferroviaire Pennsylvania et New York Central. Un des administrateurs judiciaires de la faillite a dit à l'époque que la situation était comparable à un déraillement sans quitter pour autant les rails. En effet, les voies étaient tout à fait usées, de même que l'équipement. Les trains n'avaient pas vraiment déraillés, ils ne pouvaient cependant plus se rendre nulle part. En fait, il s'agissait d'une façon amusante de décrire la situation de ces chemins de fer.

M. I. Scott: J'espère bien que ce n'était pas littéral.

M. Benjamin: En fait, ces deux compagnies ferroviaires ont tout simplement fait faillite.

Pour empêcher ce genre de situation, très peu probable ici, sauf en cas de mauvaise gestion—et je ne crois pas ce que soit le cas de l'une ou de l'autre des compagnies ferroviaires, vous avez tort bien souvent, mais vous êtes de bons gestionnaires—croyez-vous qu'un prix de ligne concurrentiel ne devrait pas s'appliquer aux chemins de fer qui ne relèvent pas de la juridiction fédérale?

M. I. Scott: D'après ce que nous disons dans notre mémoire, il n'est nullement nécessaire d'imposer des prix de ligne concurrentiels.

M. Benjamin: Est-ce que cela ne veut pas dire la même chose?

M. I. Scott: Cela ne signifie pas simplement les chemins de fer américains. Nous disons, comme l'a expliqué M. Ritchie, que de tels prix ne sont pas nécessaires à l'heure actuelle.

M. Benjamin: En ce qui concerne les chemins de fer américains, ne seriez-vous pas d'accord pour dire que de tels prix ne devraient pas s'appliquer à ces chemins de fer en particulier?

M. I. Scott: Est-ce que vous êtes maintenant en train d'essayer de me mener par le bout du nez dans vos arguments?

M. Benjamin: J'essaie. Ce que je voudrais savoir, c'est si vous êtes d'accord ou non avec ce que les représentants du CN nous ont dit hier. D'après eux, de telles mesures ne devraient pas s'appliquer aux chemins de fer américains. Si je comprends bien, les camionneurs canadiens nous diront la même chose de l'industrie du camionnage américaine.

M. I. Scott: Oui, telle est notre avis, mais nous disons en plus que toutes ces mesures ne sont pas nécessaires.

M. Benjamin: Pas plus que le prix de ligne concurrentiel.

M. I. Scott: Non.

M. Benjamin: En ce qui concerne la question du changement de voies, je crois que vous avez sans doute raison, peu importe qu'il s'agisse de 15 ou de 30 kilomètres. Peut-être

[Texte]

is a compromise and say 20 or something like that, but whatever it is, do you foresee exceptions?

Say you had a 15-kilometre limit on inter-switching but there is a major mine or refinery or manufacturing plant that is constructed and it is 20 or 30 or 40 kilometres away. Do you envisage an exception being made in individual circumstances such as that on inter-switching? If you were to accomplish the so-called objective of the bill of increased competition and competitive access, would you envisage that exceptions can or should be made in those kinds of circumstances?

Mr. Ritchie: We think exceptions should be made. We think it is frustrating for a person, as he is today, who is 4.1 miles away and cannot get the benefits of someone who is 4 miles away, so we believe exceptions should be made and it should be at the discretion of the review agency.

The review agency would have to determine what are the costs for interconnecting, what are the costs for the railway to run the distance that we are going to allow on the interchange. Those aspects would determine, from the agency, whether they would let someone else in who is outside the prescribed limit. There should be some ability to make exceptions and we support that.

Mr. Benjamin: I want to spend a minute on confidential contracts which I happen to believe are anti-competitive because they certainly open the door to corporate collusion. It opens the door to under-the-table dealing whether it is inside or outside a confidential contract because it is confidential, and how do you find out? I think that is anti-competitive.

What protection, what defence, does a shipper have? A large competitor has a confidential contract and this other guy tries to get one but his shipments are of lower volume. Same commodity, same kind of equipment required, but because it is a lower volume, he cannot get the Canadian rate and he cannot find out what his competitors' rate deal is because it is confidential. Now, a shipper caught in that kind of box, what kind of defence and what kind of protection does he have? It seems to me that confidential contracts fly in the face of so-called competition.

• 1150

Mr. Ritchie: With respect to the protection the shipper has, the underlying thrust of the bill is competition. It is competition not only between carriers, but also between firms in Canada for resources. Whether those resources are transportation resources or railway resources, everyone has to grind it out. This is going to drive it to its lowest cost.

What protection does the small shipper have? I think, Mr. Benjamin, you have to have faith that it is our desire to spread our business out in as large a basket of customers as we can. We do not want one single, large customer who is moving commodity because he is just going to flip-flop between one railway and the other. We want a diverse market. To protect

[Traduction]

pourrait-on en arriver à une juste mesure, pour choisir 20 kilomètres, par exemple. Mais quel que soit ce chiffre, prévoyez-vous des exceptions?

Supposons que la limite soit établie à 15 kilomètres pour ce changement de voies, alors qu'une mine importante ou une raffinerie ou une usine de fabrication se trouvent à 20, 30 kilomètres de là. Estimez-vous qu'il devrait y avoir des exceptions pour des cas particuliers? Si le prétendu objectif du projet de loi devait être atteint, c'est-à-dire si l'on augmentait la concurrence et l'accès concurrentiel, croyez-vous que des exceptions devraient être faites dans de telles circonstances?

M. Ritchie: Nous croyons que des exceptions devraient être faites, oui. Nous estimons qu'une personne qui se trouve à 4.1 milles d'un endroit et ne peut obtenir les mêmes avantages qu'une autre personne, qui se trouve seulement à 4 milles de distance devrait faire l'objet d'un examen par l'office, et il devrait y avoir une exception.

Cet office devrait déterminer les coûts de raccordement au lieu de correspondance. Après avoir étudié ces questions, l'office déciderait ensuite de procéder à ces exceptions. Nous sommes tout à fait d'accord avec cela.

M. Benjamin: J'aimerais passer quelques instants à parler des contrats confidentiels, qui sont à mon avis anticoncurrentiels, puisqu'ils permettent la collusion, la complicité entre sociétés, et des transactions sous la table.

De quelle protection, de quel recours dispose un expéditeur? Prenons le cas d'un concurrent important, qui a conclu un contrat confidentiel, et d'un autre qui essaie d'en conclure un, mais dont les expéditions n'atteignent pas le volume du premier. Il s'agit de la même marchandise, du même genre d'équipement, mais étant donné le volume plus faible, cette deuxième personne ne peut obtenir les tarifs canadiens, elle ne peut non plus savoir de quel tarif son concurrent bénéficie. Que peut faire cet expéditeur, quel est son recours en la matière? Je trouve que les contrats confidentiels sont tout à fait contraires à la prétendue promotion de la concurrence.

M. Ritchie: La protection qu'accorde le projet de loi aux expéditeurs vise à favoriser la concurrence. Il ne s'agit pas uniquement de concurrence entre transporteurs, mais aussi entre les entreprises canadiennes qui achètent des ressources. Tous doivent se faire concurrence pour obtenir ces ressources, qu'il s'agisse de transport ou d'accès aux réseaux ferroviaires. Cela fera baisser les prix à leur plus faible niveau.

Quelle protection est accordée aux petits expéditeurs? Je crois, monsieur Benjamin, que vous devez croire que nous voulons desservir le plus grand nombre de clients possibles. Nous ne voulons pas dépendre d'un seul grand client qui a besoin d'expédier les denrées qu'il produit parce qu'il passera d'une compagnie ferroviaire à l'autre. Nous voulons diversifier

[Text]

the small customer, we really believe this ability for him to demand under clause 59 to see the confidential contract is negative to the small customer, not positive.

Say we want to protect a coal shipper or we want to allow a coal shipper to go to Vancouver. If his mine produces only a million tonnes of thermal coal—the thermal coal market is really tough these days—his conditions of loading are about the same as the mine that is shipping 5 million tonnes of coal. So he has no advantage. But his market is really tough, so we may decide we have the equipment and we want him in there. Say he is selling at \$30 a tonne or \$25 a tonne, then we may quote him a lower rate and keep it confidential between us.

Once we have done so, a big guy may come up and tell the regulator he thinks there is a confidential contract in here. He may ask why he is paying more for his five million tonnes than a little guy with only 500,000 tonnes. If we are going to expose ourselves to such a large degree, what desire do we have to quote him a rate that allows him to stay in the market?

Mr. Benjamin: Boy, you are asking for a lot of faith.

The Chairman: This is exactly, Mr. Benjamin, the situation of the lumber producer in southwestern B.C.—I forget the name—when we were on the *Freedom to Move*. It was the exact situation, but it was lumber.

Mr. Benjamin: In the example you cite, if the large company demands a lower rate and a better confidential contract and if you give it to them—after all, they are a hell of a lot bigger customer; five times as big—are you going to reduce your profit? Or are you going to make up the reduction in revenue somewhere else?

Every time you make such a deal and get reduced revenues—the attack on your revenues is your main concern about the legislation—in order for you to stay reasonably viable, you are going to have to make them up somewhere else. So it means some other kind of shipper in the same or different commodities is going to have to pick up the difference. Is this not just the reality facing us?

Mr. Ritchie: With respect, Mr. Benjamin, no. The ability does not exist right today. I think we go to great lengths to explain it. If we could increase the rates, maintain the business and allow the shipper to prosper in the long term, those rates would be higher than they are right now. I think you realize we are not satisfied with our net, and this goes back to what Mr. Scott said.

Assuming we are not squandering our resources, what would I do as a pricer to try to increase it today? I would be trying to

[Translation]

notre marché. Nous croyons fermement que la possibilité qu'a le petit client de demander à voir les contrats confidentiels en vertu de l'article 59 lui sera préjudiciable et pas le contraire.

Par exemple, si nous voulons protéger un expéditeur de charbon ou lui permettre d'expédier son produit depuis Vancouver. Si sa mine produit seulement un million de tonnes de charbon thermique—et ce marché est assez mal en point ces temps-ci—il aura le même accès aux installations de chargement que la mine qui expédie cinq millions de tonnes de charbon. Il n'a donc aucun avantage. Or, comme les conditions sur le marché sont très dures, nous pouvons décider de manutentionner son produit puisque nous avons l'équipement nécessaire. S'il vend son charbon à 30\$ ou à 25\$ la tonne, nous pouvons lui fixer un tarif plus bas sans divulguer le fait à d'autres.

Cela fait, une grande entreprise pourrait aller dire aux organismes de réglementation qu'elle croit que nous avons passé entre nous un contrat confidentiel. Elle pourra demander pourquoi elle paie plus pour expédier ses cinq millions de tonnes que le producteur qui n'expédie que 500 mille tonnes. Si nous devons nous exposer à de tels risques, pourquoi voudrions-nous lui fixer un tarif plus bas pour qu'il puisse survivre sur le marché?

M. Benjamin: Vous me demandez en fait de vous faire confiance aveuglément.

Le président: Monsieur Benjamin, cela reflète très exactement la situation du producteur de bois du sud-ouest de la Colombie-Britannique—j'oublie son nom—que nous avons rencontré lorsque nous préparions le rapport *Aller sans entrave*. C'était exactement la situation, mais dans le secteur du bois d'oeuvre.

M. Benjamin: Dans l'exemple que vous citez, si la grande société demande un tarif plus bas et un contrat confidentiel plus avantageux, et que vous faites droit à sa requête... Après tout, c'est un client beaucoup plus important et même cinq fois plus important... Allez-vous accepter une réduction de vos bénéfices? Ou allez-vous plutôt chercher à récupérer les revenus perdus ailleurs?

Chaque fois que vous négociez un contrat et que vos revenus diminuent—et c'est cet effet du projet de loi qui semble vous inquiéter le plus—vous devrez, pour maintenir des bénéfices raisonnables, récupérer des revenus ailleurs. Cela signifie donc que quelqu'un d'autre qui expédie les mêmes denrées ou des denrées différentes aura à combler la différence. N'est-ce pas ce qui se produira en réalité?

M. Ritchie: Sauf le respect que je vous dois, monsieur Benjamin, je dois répondre non. Cette possibilité n'existe pas à l'heure actuelle. Nous avons fait d'énormes efforts pour vous faire comprendre cela. Si nous pouvions augmenter les taux, conserver nos marchés et permettre aux expéditeurs de prospérer à long terme, ces taux seraient déjà plus élevés qu'ils ne le sont à l'heure actuelle. Vous devez comprendre que nous ne sommes pas satisfaits de nos résultats nets, et cela se rattache à ce qu'a dit M. Scott.

En supposant que nous ne gaspillons pas nos ressources, qu'est-ce que je pourrais faire aujourd'hui pour augmenter mes

[Texte]

get them up, but we cannot do it. The market out there is just not allowing us to put our rates up. The market is our competitors from trucks. Fully 50% of our business is truck-competitive, and they have the biggest share of it. The other part is market-competitive; we cannot put those rates up or else the product, the chemicals, will not move.

Mr. Benjamin: We could argue all day about confidential contracts. As a democratic socialist, I think they fly in the face of free enterprise and competition. It seems to me confidential contracts in this context . . . You are working hard at proving Karl Marx was right.

• 1155

The Chairman: We have to move this along here; the philosophy is—

Mr. Benjamin: There is one other area I wonder about, the whole matter of the costs Canadian railways have as compared to U.S. railroads. Is it not—

The Chairman: If I cut him off now, he will come back in the second round. I almost thought he was just about winding down.

Mr. Benjamin: Is it not correct that now and in the future, and certainly in the recent past for that matter, U.S. railway costs always have been and will continue to be lower than Canadian costs? The reality is our transportation costs not only in rail but also in other modes are and will be higher than the U.S. because they have a smaller geography, a better climate and a market 10 to 12 times the size of ours. Just through the economies of scale, I am sure Burlington Northern has a hell of a lot better and lower grades than you have as well as a capacity you will never get to. Is it not the reality our costs are always going to be higher? Whether it is fuel or other operating costs or you name it, the economies of scale and volume allow them to take a few cents a tonne less than you can. Is this not the reality, and therefore the playing field never can be level because Canadian costs will always be higher?

Mr. I. Scott: Their density and the fact you do not use as much fuel to drive trains over the whole year with a better climate are probably factors giving the Americans some advantage. We would like to think in some respects we can gain some advantage, as you have said, in good management. It is very hard to say what the future will hold forever in those terms, but we know we have a hell of a struggle to compete on the same basis.

Mr. Benjamin: Do you not see their costs, no matter what you do, are still going to remain lower than ours?

[Traduction]

prix? J'essaierais de faire augmenter les taux, mais nous ne le pouvons pas. Les conditions qui prévalent actuellement sur le marché ne nous permettent tout simplement pas d'augmenter nos taux. Nous devons subir la concurrence des camionneurs. Cinquante pour cent de notre marché subit la concurrence des camionneurs, et ils ont la grosse part du marché. Nous sommes aussi assujettis aux forces de la concurrence sur le marché; nous ne pouvons pas augmenter nos taux, sans quoi les produits chimiques ne seront pas expédiés.

M. Benjamin: Nous pourrions passer toute la journée à débattre des contrats confidentiels. En tant que social-démocrate, je trouve qu'ils sont tout à fait contraires aux principes de la libre entreprise et de la concurrence. Il me semble que les contrats confidentiels, dans ce contexte . . . Vous faites vraiment de sérieux efforts pour prouver que Karl Marx avait raison.

Le président: Nous devons passer à autre chose. La philosophie veut . . .

M. Benjamin: Je m'interroge aussi sur la question des coûts des compagnies ferroviaires canadiennes comparativement à ceux de leurs concurrents américains. N'est-il pas vrai . . .

Le président: Si je l'interromps maintenant, il se fera inscrire au deuxième tour. J'avais pourtant eu l'impression qu'il achevait.

M. Benjamin: N'est-il pas vrai que les coûts des compagnies ferroviaires américaines ont toujours été, sont et continueront en fait d'être inférieurs aux coûts canadiens? Il demeure que nos coûts de transport, non seulement dans le secteur ferroviaire, mais dans tous les autres, sont et continueront d'être supérieurs aux coûts américains pour des raisons de géographie et de climat, et aussi parce qu'ils ont un marché 10 à 12 fois plus vaste que le nôtre. Je suis convaincu que *Burlington Northern* a, ne serait-ce que pour des raisons liées aux économies d'échelle, des avantages comparatifs et une capacité que vous n'atteindrez jamais. N'est-il pas vrai que nos coûts seront toujours supérieurs aux leurs? Que nous parlions de combustible ou d'autres coûts d'exploitation, les économies d'échelle et les volumes leur permettent d'accepter un prix inférieur au vôtre de quelques cents la tonne. N'est-ce pas vrai et ne s'ensuit-il pas que les chances ne seront jamais parfaitement égales puisque les coûts canadiens seront toujours plus élevés?

M. I. Scott: Il est vrai que les Américains ont l'avantage du fait de la densité de leur réseau et du fait qu'ils ne consomment pas sur l'année autant de combustible pour leur train en raison de leur climat plus doux. Nous nous permettons néanmoins de croire que nous tirons un certain avantage, comme vous l'avez dit, de notre bonne gestion. Il est très difficile de prédire ce que nous réserve l'avenir à cet égard, mais nous savons que nous devons mener une lutte de tous les instants pour soutenir la concurrence.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas que, peu importe ce que vous ferez, leurs coûts demeureront toujours inférieurs aux nôtres?

[Text]

Mr. I. Scott: No.

The Chairman: There are other factors entering into it. You have a couple of national railways here and they have a split section down in the United States; I mean, this is a big ball of wax.

Mr. Angus: You just have to make sure it does not melt. Mexico makes a difference too.

The Chairman: Mr. Layton.

Mr. Layton: Thank you, Mr. Chairman. I am happy to join your committee today and to welcome the representatives from CP. It reminds me that it is some months ago, perhaps nearly two years, I was exposed to the tremendous investment being made out in southeast British Columbia for lowering the grades in Rogers Pass. Those decisions made by the corporation must have been based on long-term forecasts of product movement, largely coal, out to the Rogers banks and off to the Pacific Rim. I know the market has been very tight and challenged. Demand is down, but so are prices.

It has obviously imposed on our railroads generally, but particularly on CP in negotiating contracts with the southeast coal producers. What is the impact of Bill C-18 on the Rogers Pass decision as you presently see it? Is it analysed in your presentation today?

Mr. I. Scott: No, it is not. I think the Rogers Pass impact is the other way around. We are faced with a very major capital expansion we have undertaken and which we borrowed to undertake. We did so early in the 1980s in anticipation along with provincial and federal governments and members of the grain trade, the coal business, potash and sulphur, who all looked for very major increases and capacity being required.

Events have proven all of us wrong in our estimate of the amount and the timing. There has been a great reduction in the anticipated volumes expected to move within the time frame we originally thought we were dealing with. Nonetheless, we have made the investment and incurred the borrowing. We are carrying the fixed charges. This of course gives us, in our view of a future, a not-enthusiastic view of volume increases in the future. We have to carry this investment now, and we have to do so with Bill C-18 applying over the top of it. It gives an added dimension to our concerns about where we go.

• 1200

Mr. Layton: It adds a particular dimension then to access to west coast traffic by means of U.S. alternative lines, this Burlington Northern I guess it refers to. Some of the implications of Bill C-18 are that it would require access to that market on the part of the U.S. lines and could, therefore, be a bypass to our Rogers Pass facility and investment.

[Translation]

M. I. Scott: Non.

Le président: Il y a aussi d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte. Nous avons au Canada deux sociétés ferroviaires nationales, et elles ont des embranchements aux États-Unis; c'est tout un écheveau.

M. Angus: Vous devez veiller à ne pas trop l'emmêler. La présence du Mexique sur ce marché fait aussi une différence.

Le président: Monsieur Layton.

M. Layton: Merci, monsieur le président. Je suis heureux de me joindre au Comité aujourd'hui et de souhaiter la bienvenue aux porte-parole du Canadien Pacifique. Je me souviens qu'il y a quelques mois, et peut-être même deux ans, j'ai eu connaissance d'un investissement massif fait dans le sud-est de la Colombie-Britannique et visant à réduire les dénivellations dans le col Rogers. La société a dû prendre cette décision en fonction des prévisions à long terme quant aux expéditions de produits, particulièrement le charbon, du col Rogers vers les pays du bassin du Pacifique. Je sais que la concurrence a été très vive sur ce marché assez restreint. La demande est à la baisse et les prix aussi.

Cela a manifestement imposé des contraintes à nos compagnies ferroviaires en général, mais particulièrement au Canadien Pacifique, lorsqu'elles ont dû négocier des contrats avec les producteurs de charbon du sud-est. Quel impact aura le projet de loi C-18 sur la décision touchant le col Rogers? Avez-vous analysé ce dossier dans votre exposé aujourd'hui?

M. I. Scott: Non. Je crois que les incidences sur la décision relative au col Rogers vont dans un tout autre sens. Nous avons entrepris de grands travaux d'expansion et nous avons dû emprunter pour le faire. Nous l'avons fait au début des années 80 après consultation auprès des gouvernements fédéral et provinciaux, des céréaliculteurs et des producteurs de charbon, de potasse et de soufre qui anticipaient tous des hausses considérables de la demande et, par conséquent, des augmentations de la capacité.

Les événements survenus depuis nous ont prouvé que nous avions mal calculé les montants et le moment où surviendraient ces changements. Nous avons dû réduire considérablement les prévisions du volume qui allait devoir être expédié dans les délais que nous avions d'abord prévus. Néanmoins, nous avons fait l'investissement et nous avons dû emprunter. Nous devons assumer le coût des frais fixes. Par conséquent, nous ne sommes pas très enthousiastes quant aux augmentations de volume à prévoir pour l'avenir. Nous devons maintenant assumer les coûts de cet investissement, et cela en tenant compte des contraintes additionnelles qu'impose le projet de loi C-18. Cela ajoute à nos inquiétudes quant à l'avenir.

M. Layton: Cela ajoute une autre dimension à la question de l'accès au trafic de la côte ouest par le biais des embranchements américains et notamment celui de *Burlington Northern*, dont on parle. Le projet de loi C-18 donne à entendre qu'il faudrait garantir l'accès à ce marché aux embranchements situés aux États-Unis, ce qui réduirait la rentabilité des installations du col de Rogers et des investissements associés.

[Texte]

Mr. Ritchie: Yes, that is correct, Mr. Layton. The traffic bases we refer to—coal, chemicals, sulphur—presently are served by a collection network, CP Rail trunkline CP Rail. What we are exposing is the CP Rail network to the Burlington Northern trunkline. They would use our network to collect their trunkline to move. The Rogers Pass is an enhancement to the trunkline of CP Rail. As Mr. Scott pointed out that trunkline enhancement was done with the expectation we would move the freight coming off the network.

Mr. Layton: I think that is all I wanted to raise, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Layton. Mr. Reid, a supplementary.

Mr. Reid: Mr. Scott, does this capital investment made in the west in any way influence the decision as to whether or not particularly grain would be shipped easterly to Thunder Bay or westerly to Vancouver?

Mr. I. Scott: No, I do not think so, Mr. Reid. We will be told where the grain is to go by others.

The Chairman: There are some other factors involved in that. Thank you, Mr. Reid.

Mr. Ouellet, we are here, and it is just about 12.02 p.m. Members know the desire of the Chair and also the members of the committee to have a working session. Mr. Ouellet has indicated he would like to continue on a second round with the CP. They are scheduled to come back at 3.30 p.m. I feel there may be a possibility of exhausting the questioning at this time if we continue.

If many members want to have second rounds, then we should face the facts and perhaps have them come back at 3.30 p.m. Nevertheless, having been on this committee before, I know we all get wound up again when we break for lunch. I think we could exhaust it now. Then we could still have our business meeting at perhaps 12.30, if that is the wish of the committee.

There are some very particular motions the Chair is going to lay before the committee in the business session. We have discussed them many, many times. There will obviously be some more discussion, but I think we can come to grips with what we have to deal with in a business-like way, frankly, within a half-hour. If we do not have it within a half-hour, then three hours is not going to make much more difference either.

It is whatever the committee wishes. We have a heavy agenda this afternoon with Air Canada and with the Coal Association of Canada.

Mr. Ouellet: Do you have other questions to ask? Look, we have a meeting scheduled for noon. You have already told us we have decisions to make. I think we had better deal with it. It is very important we know where we are going. We have to

[Traduction]

M. Ritchie: Oui, c'est exact, monsieur Layton. À l'heure actuelle, les expéditeurs de charbon, de produits chimiques et de soufre sont desservis par le réseau de collecte et par la ligne principale du CP. Nous exposons le réseau du CP à la concurrence de la ligne principale de *Burlington Northern*. Cette société se servirait de nos réseaux pour la collecte des produits destinés à sa ligne principale. Les travaux entrepris au col Rogers améliorent la capacité de la ligne principale du CP. Comme l'a signalé M. Scott, on a entrepris les travaux d'amélioration de la ligne principale en pensant que nous pourrions acheminer le fret qui nous parviendrait par le biais du réseau de collecte.

M. Layton: C'est le seul point que je voulais soulever, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Layton. Monsieur Reid, vous pouvez poser votre question complémentaire.

M. Reid: Monsieur Scott, ces immobilisations faites dans l'Ouest influent-elles d'une façon ou d'une autre sur la décision d'expédier ou non les céréales vers l'est, à Thunder Bay, ou vers l'ouest, à Vancouver?

M. I. Scott: Non, je ne le crois pas, monsieur Reid. D'autres décideront vers quelle port doivent être expédiées les céréales.

Le président: Il y a aussi d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte. Merci, monsieur Reid.

Monsieur Ouellet, il est déjà 12h02. Les membres du Comité savent que le président et certains membres du Comité veulent tenir une séance de travail. M. Ouellet a indiqué qu'il voulait poursuivre la période des questions avec le CP. Les porte-parole du CP doivent revenir à 15h30. Je pense qu'il serait possible de poser toutes nos questions maintenant si nous prolongeons un peu la séance.

Si un trop grand nombre de députés veulent se faire inscrire pour le deuxième tour, nous serons peut-être obligés de revenir à 15h30. Comme j'ai déjà été membre du Comité, je sais que les députés retrouvent leur second souffle quand nous prenons le temps de déjeuner. Je pense que nous pourrions épuiser toutes les questions maintenant. Nous pourrions ensuite tenir notre séance de travail vers 12h30, si cela convient aux membres du Comité.

J'ai l'intention de proposer certaines motions pendant cette séance de travail. Nous en avons discuté à maintes reprises. Certains voudront évidemment en discuter, mais je crois que nous pourrions en venir à bout en moins d'une demi-heure. Sinon, ce n'est pas trois heures de plus qui y changeront quoi que ce soit.

Je m'en remets au Comité. Nous avons déjà un ordre du jour assez chargé pour cet après-midi puisque nous entendrons les représentants d'Air Canada et de l'Association canadienne du charbon.

M. Ouellet: Avez-vous d'autres questions à poser? Écoutez, nous avons prévu une réunion pour 12 heures. Vous nous avez déjà dit que nous devons prendre certaines décisions. Je pense qu'il vaudrait mieux le faire maintenant. Il est très important

[Text]

make decisions on the list of witnesses, on whether we travel or not. I think the time has arrived to discuss this, and we had better do it now. That is scheduled for noon, so let us do it.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, it seems to me we have just about exhausted the questions at this stage. If there are only one or two more to ask questions, let us finish at 12.15 p.m.

The Chairman: I think so. Let us have your questions, Mr. Ouellet. I think we can do both, quite frankly. The meeting is scheduled until 1 p.m., one way or the other. We have the proviso that CP come back at 3.30 p.m. They are going to come back anyway another day. I think members could get their questions over now, then we could still do business—

• 1205

Mr. Ouellet: In order to speed up the thing, I could delay my questions, because we are going to meet with them at another time.

The Chairman: I do not want to preclude you if you have some particular ones that arise from this morning.

Mr. Ouellet: There is a short one I want to come back to. It has to do with confidential contracting. You were asked questions on confidential contracts by Mr. Benjamin.

I understand the rail industry was asking for confidential contracts because of confidential contracting in the U.S. and the unfair competition they were suffering. But the request was made for transborder traffic. It was never contemplated to have confidential contracts from within Canada. Am I right in this? Is it true that you never asked for what is in Bill C-18?

Mr. I. Scott: That is correct. We initially asked for confidential contracting as a measure to meet American confidential contracting allowed under the Staggers Act. We did not seek it elsewhere at that time. *Freedom to Move* brought it up in a domestic sense, not the railways.

Mr. Ouellet: So would you prefer it to be applicable only for transborder traffic?

Mr. I. Scott: I think we have come to accept the fact that, in the way in which it has been brought forward, we do not oppose its introduction into Canada.

Mr. Ouellet: You do not oppose it, but you do not ask for it.

Mr. I. Scott: We have not sought it in the past, no.

Mr. Ouellet: I do not know if you are aware of a document published recently by the International Institute for Transportation in Ocean Policy Studies, which is an independent, non-profit research institute at Dalhousie University. They have

[Translation]

que nous sachions ce que nous allons faire. Nous devons décider quels témoins nous allons entendre et si nous allons voyager ou non. J'estime que le moment est venu d'en discuter et qu'il serait préférable de le faire maintenant. Nous avions prévu la réunion pour 12 heures; faisons-le maintenant.

M. Taylor: Monsieur le président, j'ai l'impression que nous avons à peu près épuisé les questions que nous voulions poser. S'il n'en reste plus qu'une ou deux à poser, entendons-nous pour terminer l'examen des témoins à 12h15.

Le président: Cela me va. Vous pouvez poser vos questions, monsieur Ouellet. Je pense bien franchement que nous pouvons faire les deux. De toute façon, la séance de travail devait se poursuivre jusqu'à 13 heures. Nous pouvons toujours faire revenir le porte-parole du CP à 15h30. Ils reviendront de toute façon comparaître devant le Comité à une autre occasion. Si les membres peuvent poser toutes leurs questions maintenant, nous pourrions aussi tenir la séance de travail...

M. Ouellet: Afin de gagner du temps, et puisque nous reverrons les témoins une autre fois, je peux remettre mes questions à plus tard.

Le président: Je ne veux pas vous empêcher de poser vos questions si elles portent sur des sujets abordés ce matin.

M. Ouellet: Il y a quelque chose sur lequel j'aimerais revenir brièvement. Il s'agit des contrats confidentiels. M. Benjamin vous a interrogé à ce sujet.

Si je comprends bien, les compagnies ferroviaires réclament les contrats confidentiels parce qu'ils existent aux États-Unis, qui sont ainsi capables de leur faire une concurrence déloyale. Toutefois la demande a porté sur le trafic extérieur. On n'a jamais envisagé de demander les contrats confidentiels à l'intérieur du Canada. Ai-je raison? Vous n'avez jamais demandé, n'est-ce pas, de bénéficier des dispositions qui figurent dans le projet de loi C-18?

M. I. Scott: En effet. À l'origine, nous avons demandé des dispositions sur les contrats confidentiels pour contrebalancer les dispositions américaines prévues à ce titre par la loi Staggers. Les compagnies ferroviaires n'ont pas demandé cela pour l'ensemble du Canada, à cette époque. C'est dans *Aller sans entraves* qu'il en a été question.

M. Ouellet: Vous préférez donc que cette disposition ne vise que le trafic extérieur?

M. I. Scott: Je crois que nous nous sommes faits à l'idée surtout à la lumière des mécanismes prévus; nous ne nous opposons pas à ce que cela soit possible au Canada.

M. Ouellet: Vous ne vous y opposez pas, mais vous ne l'avez pas demandé.

M. I. Scott: Nous ne l'avons pas demandé par le passé, en effet.

M. Ouellet: Je ne sais pas si vous connaissez un document publié récemment par un institut de recherches indépendant à but non-lucratif de l'Université Dalhousie, le *International Institute for Transportation in Ocean Policy Studies*. Cet

[Texte]

produced some essays in response to Bill C-18. One has to do with the need for structural change in Canadian rail transport.

Earlier in your remarks, Mr. Ritchie, you were talking about the possibility of some of the rails being sold to some other company, VIA Rail, for instance. This would involve the use of large portions of lines no longer of use to your company. In this document there is a suggestion to do with the establishment of a rail-bed utility. It says there should be a clear distinction between the infrastructure and the usage of the rail. It suggests that a company operate as a conventional railway which provides the infrastructure, and that it be offered to other companies who could use the rail. The idea would be to enhance the competition in the railway industry.

This article said that while the government is speaking of increased competition, the rail industry is a duopoly, and there is very little chance for other companies to invest to compete with CN and yourself.

This is a concept that has not been retained by the Ministry; it was not even discussed in *Freedom to Move*, and it is not in Bill C-18. I would be interested to know your feeling about this. If you are going to abandon some lines, you never know if they might be of some use in the future. Why not make sure these investments are retained and possibly used by others? With proper compensation to your company . . . This concept of utility enshrined in legislation like Bill C-18 . . .

• 1210

Mr. Ritchie: I will have to do a little scene-setting here, Mr. Ouellet. You are right; we support transferring of rail lines to other entities. We do it because we believe by transferring them to other entities there is the possibility the regional carrier can do it for a rate cheaper than we can. Their costs would be lower. That is the genesis of our suggestion that you take them out of the federal jurisdiction.

We support regional economic carriers. From a selfish point of view, do not forget they are using our old network designed to feed us. It is our desire to get a feed from them and keep them healthy.

I would also like to draw attention to the transition fund. The magnitude of this transition fund is determined by the size of the economic loss. By artificially lowering the economic loss definition, we think you are going to be restricting the transition fund. It could make it more difficult for regional carriers to get established. It is going to make it more difficult for shippers to design other alternative services.

Moving to your question about a use for these rail lines in the future, some perceived desire to maintain the rail lines, if they do not have an economic use now, but it is determined by the government they have a future use and it is in the public interest to keep them, we say the public should own them. We do not say that petulantly. We think it is most effective for the country. Let the public own them and keep the right of way in

[Traduction]

organisme a préparé quelques dissertations sur le projet de loi C-18, notamment sur la nécessité d'un remaniement structurel du transport ferroviaire au Canada.

Tantôt lors de vos remarques, monsieur Ritchie, vous avez dit qu'il était possible que l'on vende certaines voies à d'autres sociétés, à VIA Rail par exemple. Vous parliez d'un grand nombre de voies que vous n'utilisez plus. Dans le document en question, on suggère la création d'un organisme responsable des plates-formes. On y précise qu'il faut une distinction claire entre l'infrastructure et l'utilisation des voies. On y suggère le fonctionnement d'une société d'exploitation traditionnelle qui offrira l'infrastructure et que les autres sociétés ferroviaires pourraient utiliser les voies. L'idée vise à encourager la concurrence dans le secteur ferroviaire.

On disait dans l'article que, bien que le gouvernement parle d'une concurrence accrue, le secteur ferroviaire est un duopole et qu'il est fort peu probable que d'autres entreprises fassent des investissements pour vous faire concurrence, à vous et au CN.

Le ministère n'a pas retenu cette idée; il n'en est même pas question dans *Aller sans entraves*, ni dans le projet de loi C-18. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Si vous abandonnez certaines voies, vous ne saurez jamais si elles auraient pu être utiles à l'avenir. Pourquoi ne pas sauver ces investissements et en offrir éventuellement l'usage à d'autres? Si votre société recevait une indemnisation . . . Ce concept de l'utilité enchâssé dans des lois comme le projet de loi C-18 . . .

M. Ritchie: Permettez-moi de vous brosser le tableau de la situation, monsieur Ouellet. Vous avez raison; nous sommes en faveur de l'idée de transférer les voies ferrées à d'autres. Nous procédons à des transferts parce que nous estimons qu'il est possible pour un transporteur régional d'offrir le service à un meilleur tarif. Ses coûts sont inférieurs. Grosso modo, c'est pourquoi nous proposons de les soustraire à la compétence fédérale.

Nous appuyons l'idée des transporteurs régionaux viables. Nous sommes égoïstes, n'oubliez pas qu'ils utilisent les anciens réseaux qui nous alimentaient. Nous souhaitons qu'ils continuent à nous alimenter et nous souhaitons leur épanouissement.

J'aimerais également parler de la caisse de transition. C'est l'ampleur des pertes financières qui détermine l'ordre de grandeur de cette caisse. En limitant artificiellement ce qui constitue des pertes financières nous croyons que vous allez limiter la caisse de transition. L'établissement de transporteurs régionaux en serait d'autant plus difficile. Il sera également plus difficile aux expéditeurs de choisir d'autres services.

Pour répondre maintenant à votre question sur l'utilisation des voies ferrées à l'avenir, l'idée qu'on a de maintenir les voies, si celles-ci ne sont pas rentables maintenant, mais si le gouvernement décide qu'elles pourraient servir à l'avenir et qu'il est dans l'intérêt public de les maintenir, ces voies devraient devenir propriété publique à notre avis. Nous n'en sommes pas irrités. Nous croyons que c'est ce qui serait le plus

[Text]

place. If you need that right of way again, you do not have to go through the dissociations of expropriation and all that business.

If you should take that step, go even further and say: Let us have a roadbed entirely owned by the public and let people come onto it . . . Why do you need this infinite entry into the railway business? Do not forget 50% of our business is competitive by truck. Market competition plays a great role there. You have some constraint to competition. We admit that. We think it is what public interest tries to get around. That is what final offer tries to get around. How is it going to save this country money by nationalizing the roadbed? Is it going to make transportation cheaper?

The idea is to turn a roadbed into a highway. That lets everybody in. Competition is going to grind out the lowest price and the country comes out ahead. Unfortunately the railroad is not a highway. There are economies of scale and maintenance of way. There are difficulties in dispatching it. It can be overcome, but there are economies in accumulating traffic pieces. I would suggest the only person who would want to use the public roadbed are the ones who could isolate a train movement, a sulphur shipper and . . . It would be a transfer of wealth from the railway to the oil companies.

Mr. Ouellet: Thank you. I want to ask if you have the same feeling as CN was indicating to us yesterday. It is that there is an element of unfairness because Bill C-18 applies to you and CN, but it does not apply to British Columbia Rail Ltd. and other Ontario railways.

• 1215

They were presenting the view that if indeed Bill C-18 is to have any impact on railways, it should be the same rule applicable to any railway in Canada. Do you have strong views in this regard, or you do not mind that British Columbia Rail is not affected by Bill C-18?

Mr. Ritchie: No, for geographic reasons we do not have the strong views that CN has, Mr. Ouellet. You would think the concept of equity would apply across the country, but we also understand the regional problems of having a provincial railway and we can understand the difficulties.

Our exposure to the BCR, because of competitive access provisions, is not as great as the CN's.

Mr. Ouellet: I have one more question. By listening to some of the questioning of some of my colleagues earlier, you rectified the impressions that Mr. Reid had about the Staggers Rail Act. I think it is quite clear that the Staggers Rail Act was brought in the U.S. in order to help the American railways. The feeling here now is that Bill C-18 is brought in not to help, but to hurt the Canadian railways.

[Translation]

efficace pour le pays. Qu'elles appartiennent au public et que l'on maintienne les emprises. Si plus tard vous avez besoin de cette emprise, vous n'aurez pas à vous donner la peine d'exproprier et tout le reste.

Toutefois si vous allez dans cette direction, allez encore plus loin et dites: que les plates-formes appartiennent au public et que le public les obtiennent . . . Pourquoi chacun pourrait-il se lancer dans les chemins de fer? N'oubliez pas que le camionnage nous fait concurrence dans 50 p. 100 de nos activités. La concurrence joue un grand rôle. Il existe certaines contraintes à cette concurrence. Nous le reconnaissons. Nous croyons que c'est ce qu'essaie de contourner l'intérêt public. C'est ce que l'offre finale essaie de contourner. Comment le pays réalisera-t-il des économies si nous nationalisons les plates-formes? Est-ce que le transport coûtera moins cher?

L'idée serait de transformer les plates-formes en autoroute. Ainsi tous y auraient accès. La concurrence favorisera le prix le plus modique et c'est le pays qui y gagnera. Malheureusement, la voie ferrée n'est pas une autoroute. Il y a des économies d'échelle et il faut faire l'entretien. Il est difficile d'en répartir l'usage. Nous pouvons surmonter ces difficultés, mais il y a des économies à réaliser en accumulant l'équipement. Je dirais que la seule personne qui puisse profiter d'une voie ferrée publique c'est celle qui peut isoler un train, un expéditeur de soufre et . . . La richesse se trouverait transférée des sociétés ferroviaires aux sociétés pétrolières.

M. Ouellet: Merci. J'aimerais vous demander si vous partagez les mêmes sentiments que le CN qui nous disait hier que le projet de loi C-18 était injuste jusqu'à un certain point, puisque vous et le CN y serez assujettis, mais non *British Columbia Rail Ltd.* et quelques autres sociétés ferroviaires ontariennes.

Les témoins étaient d'avis que si le projet de loi C-18 doit viser les sociétés ferroviaires, alors toutes les sociétés ferroviaires au Canada doivent être assujetties au même règlement. Avez-vous des opinions fermes à ce sujet ou cela vous est-il égal que *British Columbia Rail* ne soit pas visé par le projet de loi C-18?

M. Ritchie: Non, pour des raisons géographiques, nous n'avons pas d'opinions fermes comme le CN, monsieur Ouellet. On pourrait penser qu'il faut appliquer les mêmes dispositions partout au pays, mais nous comprenons également les problèmes régionaux d'une société ferroviaire provinciale et nous comprenons les difficultés.

Nous n'aurons pas autant à faire avec cette société que le CN suite aux dispositions visant l'accès aux autres transporteurs.

M. Ouellet: J'ai encore une question. Lorsque vous avez répondu à certaines des questions de mes collègues, vous avez corrigé l'impression qu'avait M. Reid de la *Staggers Rail Act*. Je crois qu'il est très clair que cette loi a été adoptée aux États-Unis afin d'aider les sociétés ferroviaires américaines. Or on a l'impression ici maintenant que le projet de loi C-18 ne va pas aider mais bien nuire aux sociétés ferroviaires canadiennes.

[Texte]

I think it might be useful for members of this committee to know a little more about the reasons and the argument that brought about the Staggers Rail Act, and the consequence for the American railways of the Staggers Rail Act. I wonder, because of your involvement and discussions with the Americans, if you have people you could suggest that we could call as witnesses to give us more information about the American experience.

It seems to me that it might be very beneficial to the members of this committee to know a little more about the American experiment. Do you have people to suggest we could call as witnesses?

Mr. I. Scott: Yes, I think, Mr. Ouellet, that our knowledge of the U.S. scene and our contact with U.S. railway people and U.S. rail authorities is such that we could likely suggest one or two people who are overall knowledgeable in the field, and make those suggestions known to the chairman of the committee. If you were so disposed to invite them, I imagine that would be a matter the committee would take up directly with the individuals concerned. However, there certainly are people in the United States who are broadly knowledgeable in this area, and who I am sure would respond to an invitation.

Mr. Ouellet: I would very much like you, if you could, to within a few days supply to the chairman or the clerk names of knowledgeable people who could assist us in better understanding the pros and cons of the American and the Canadian legislation from an American perspective.

Mr. I. Scott: If that is your pleasure, we would be pleased to do so.

The Chairman: I think it is an interesting idea and we will certainly consider it. I would be interested in sort of a ouija-board approach. You put down two or three names of the pros and cons, or whatever it is in the Staggers Rail Act, from your contacts, and we will ask the CN to do the same thing. We will see if we get the same people. We might then ask Mr. Thompson what he might suggest too.

Mr. Benjamin: Oh no, not him!

The Chairman: No, just as names, and if we got the same people recommended by all without collusion or communication between each other, that might be a very even way to look at it.

Mr. Ouellet: It is not going to be a confidential contract with a confidential submission.

The Chairman: Is that all right?

Mr. Ouellet: Okay.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Angus, a couple of questions.

Mr. Angus: I have just two. Gentlemen I asked CN this same question, so let me put it to you. One of the Peat, Marwick executive summaries deals with inter-switching and terminal running rights. Let me just read from it. This is in terms of inter-switching:

This will permit U.S. carriers to compete for traffic of shippers located on Canadian lines in situations where the

[Traduction]

Je crois qu'il serait peut-être utile aux membres du Comité d'en savoir un peu plus long sur les raisons et les arguments qui ont donné naissance à la *Staggers Rail Act* et sur les conséquences de cette loi pour les sociétés ferroviaires américaines. Suite à vos contacts et à vos discussions avec des Américains, pourriez-vous peut-être nous suggérer des personnes que nous pourrions inviter à comparaître afin d'obtenir plus de renseignements sur l'expérience américaine.

À mon avis, il serait très utile aux membres du Comité d'en savoir un peu plus long sur l'expérience américaine. Pouvez-vous nous recommander des témoins?

M. I. Scott: Oui, monsieur Ouellet, je crois que notre connaissance de la scène américaine, nos contacts dans les milieux ferroviaires américains et dans leurs organismes de réglementation nous permettraient de vous proposer une personne ou deux qui connaissent bien ce secteur; nous ferons nos suggestions au président du Comité. Si vous vouliez les inviter, je suppose que le Comité devrait traiter directement avec ces personnes. Mais il y a certainement des personnes aux États-Unis qui possèdent une connaissance générale de ce domaine qui accepteraient votre invitation, j'en suis persuadé.

M. Ouellet: Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez, au cours des quelques prochains jours, donner au président ou au greffier les noms de personnes compétentes qui pourraient nous aider à mieux comprendre le pour et le contre des lois américaines et canadiennes du point de vue américain.

M. I. Scott: Si c'est ce que vous souhaitez, nous serons heureux de le faire.

Le président: C'est une idée intéressante, et nous l'étudierons certainement. Nous pourrions jouer un petit jeu. Vous nous donnez deux ou trois noms de ceux qui sont en faveur ou non de la *Staggers Rail Act* et nous demanderons au CN de faire la même chose. Nous verrons si les mêmes noms ressortent. Nous pourrions même demander à M. Thompson qui il propose.

M. Benjamin: Ah non, pas lui!

Le président: Non, nous demanderons simplement les noms, et si tous, sans se consulter, sans s'entendre, nous recommandent les mêmes personnes, ce serait peut-être la façon de nous y prendre.

M. Ouellet: Ce ne sera pas confidentiel.

Le président: Est-ce que cela vous va?

M. Ouellet: Oui.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Angus, vous pouvez poser quelques questions.

M. Angus: Je n'en ai que deux. Messieurs, j'ai posé la même question au CN. L'un des résumés de Peat, Marwick porte sur les changements de voies et les droits de circulation. Permettez-moi de vous en lire un extrait. Il s'agit des changements de voies:

Cela permettra aux transporteurs américains d'essayer d'obtenir la clientèle des expéditeurs situés le long des lignes

[Text]

physical location of U.S. carrier lines permits such access. Access on this basis by U.S. carriers to Canadian shippers will be restricted to a relatively few locations.

• 1220

Under terminal running rights, this will enable you as carriers to compete for traffic with shippers located on Canadian lines within the 50-kilometre zone, provided the U.S. carrier is prepared to undertake the necessary cost compensation and service requirements. Again, potential access on this basis is restricted to a few locations.

As I have said to CN, that really sounds nice and safe, because to most people "a few locations" in a vast country like Canada seems very small. What does it really mean in terms of CP? How many locations are there where inter-switching and terminal running rights will have a direct impact on the ability of the Americans to come up? If you do not have the specifics now, if you could provide them . . . In fact, we would like you to provide, as we asked CN, a detailed list of those entry points in the country where these two sections would apply.

Mr. Ritchie: I think we will take you up on your offer. I can just name them off, and they are Vancouver, Grand Forks, Nelson, Winnipeg. In eastern Canada you have the Sarnia area, the southern Ontario area, and in Montreal you have CONRAIL and Gilford Transportation. In the Maritimes, [*Inaudible—Editor*]. We can provide that, and also the impact of what we think traffic is going to be exposed. We would be pleased to do that. We have done it with the regulatory reform. We have done it with Peat, Marwick.

Mr. Angus: Good. Thank you, gentlemen. We will look forward to seeing that.

A final area of questioning, Mr. Chairman. Your brief deals with Bill C-18. We have another bill before this committee, Bill C-19. You are the operator of a trucking service. Could you briefly indicate how you feel about Bill C-19, and are you planning on providing us with something in a brief form, in a written form, at a later point regarding Bill C-19?

Mr. I. Scott: Are you talking of us as an operator or are you talking about Canadian Pacific's trucking arm as the operator?

Mr. Angus: Yes.

Mr. I. Scott: I think they are a separate company and they should appear on their own, and I would not propose to comment on their behalf.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Gray

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, with what you have stated before the committee this morning and what we heard from CN, and I throw this out to you and ask for your comment on it . . . With the business you people do presently in the United States with your companies

[Translation]

canadiennes lorsque la situation géographique du transporteur américain lui donne accès aux expéditeurs canadiens. Selon cette formule, très peu d'endroits offriront un tel accès aux transporteurs américains.

Grâce aux droits de circulation, vous allez pouvoir faire concurrence pour vous assurer le fret d'expéditeurs situés le long des lignes canadiennes dans un rayon de 50 kilomètres, à condition que le transporteur américain accepte d'offrir l'indemnité et les services requis. Ici encore tout accès éventuel se limiterait à quelques endroits.

Comme je l'ai dit au CN, voilà qui n'est guère menaçant, car pour la plupart des gens, «à quelques endroits» dans un grand pays comme le Canada, c'est très peu. Mais qu'est-ce que cela signifie vraiment pour le CP? À combien d'endroits les changements de voies et les droits de circulation permettront-ils aux Américains d'avoir accès au Canada? Si vous n'avez pas de détail précis pour l'instant, peut-être pourriez-vous nous les envoyer . . . En fait, nous aimerions que vous nous donniez, comme nous l'avons demandé au CN, une liste détaillée des points d'entrée visés par ces deux dispositions.

M. Ritchie: Je crois que nous allons accepter votre offre. Je peux vous les énumérer; il s'agit de Vancouver, Grand Forks, Nelson et Winnipeg. Dans l'Est du Canada, il y a la région de Sarnia, le sud de l'Ontario et à Montréal, il y a CONRAIL et Gilford Transportation. Dans les Maritimes [*Inaudible—Éditeur*]. Nous pouvons vous fournir ces renseignements ainsi que des données sur les répercussions que nous envisageons sur le plan du trafic. Nous le ferons volontiers. Nous l'avons déjà fait lors de la réforme de la réglementation. Nous l'avons fait avec Peat, Marwick.

M. Angus: Très bien. Merci, messieurs.

J'aimerais aborder un dernier sujet, monsieur le président. Votre mémoire porte sur le projet de loi C-18. Le Comité est saisi d'un autre projet de loi, C-19. Vous exploitez un service de camionnage. Pouvez-vous dire brièvement ce que vous pensez du projet de loi C-19 et nous dire si vous avez l'intention de nous présenter un mémoire sur ce deuxième projet de loi?

M. I. Scott: Est-ce que vous nous considérez comme l'exploitant ou est-ce que vous considérez que l'exploitant, c'est l'entreprise de camionnage du Canadien Pacifique?

M. Angus: Oui.

M. I. Scott: Il s'agit de deux entreprises distinctes et je ne saurais me prononcer en leur nom.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Messieurs, à la lumière de ce que vous nous avez dit ce matin et de ce que le CN nous a dit, j'aimerais savoir ce que vous pensez . . . Vu vos activités aux États-Unis grâce à vos filiales et aux voies que vous possédez, vu ce que le CN nous a dit hier sur ses

[Texte]

and the tracks you have, with what CN told us yesterday of the business they do in the States, with the mood of protectionism that exists there now with our southern friends, are you not slightly wary that perhaps if there is not in Bill C-18 a bit of flexibility to allow the Americans access to some of our market, perhaps the Americans might turn around with their protectionism and throw you fellows out of your business in the States, for example the Georgia Pacific?

Mr. Ouellet: How can they do it?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I do not know. I throw it out. Is there a possibility that you people could be discriminated against even more so with whatever amendments they bring in to the Staggers Rail Act?

Mr. I. Scott: Well, I guess the answer is that the legislation which applies to operations in the United States would apply to U.S. roads overall, just as this one would apply to Canadian roads. If there was to be discrimination by the United States regulatory authorities or by legislators on one U.S. road versus another, on the supposition that one of those U.S. roads was carrying Canadian traffic and somehow should be prevented from carrying Canadian traffic, I would suggest to you that we would be in an awful state. I am not sure that a government of the United States... my opinion is that they would not start down that road.

Mr. Ritchie: If I could just add, Mr. Scott, to help Mr. Gray, you are referring to the Georgia Pacific move in the eastern United States in Maine. We have a great deal of support for our physical activities in the United States from the State of Maine and from the shippers. We are not asking for increased access over Gilford Transportation, which is the old Maine Central in Boston and Maine. We are satisfied that the access we presently have, which is interconnection, as the American carriers presently have with us, is adequate. It is the shipper's ability in the United States to route the traffic as he sees fit. Maine Central-CP is not at issue. The ability for that shipper exists in Canada. He does not have to route the CP-Soo line. He can route CP-BN right today, if he so desires.

• 1225

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. Okay, that is it, I think. I have two questions and I just want to clean up here.

I was interested in the question on confidential contracts by Mr. Benjamin, Mr. Ouellet and Mr. Scott; you are not asking for it, but you are sort of resigned to it. In *Freedom to Move*, we travelled... and you, as practical people in the railway business, could you have a confidential contract that was only domestic without having it transborder or vice versa?

In other words, if you are going to get confidential contracts, they have to be confidential from the start to the finish and it is a little like pregnancy; you know, the old cliché that it is difficult to be a little bit pregnant. Is that not the dilemma and is that not sort of your position?

[Traduction]

activités aux États-Unis, et vu le climat protectionniste qui existe actuellement chez nos voisins du Sud, ne craignez-vous pas un peu que si le projet de loi C-18 n'offre pas l'accès à certains de nos marchés, les Américains pourraient se retourner et vous acculer à la faillite aux États-Unis, je pense notamment à la *Georgia Pacific*?

M. Ouellet: Comment?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je n'en sais rien. C'est une idée que je sou mets à la discussion. Est-il possible que vous fassiez l'objet d'une plus grande discrimination encore aux États-Unis lorsque l'on apportera des modifications à la *Staggers Rail Act*?

M. I. Scott: Tout ce que je peux vous répondre, c'est que la loi qui régit les activités aux États-Unis s'applique également à l'ensemble des lignes aux États-Unis tout comme ce projet de loi s'appliquerait à toutes les lignes canadiennes. Si les organismes de réglementation aux États-Unis ou les législateurs américains imposaient des mesures discriminatoires à l'égard d'une ligne parce que l'une de ces lignes américaines servait au trafic canadien alors qu'elle ne devrait pas le faire, je vous dirais que nous serions dans une situation difficile. Que je sache, le gouvernement des États-Unis... À mon avis, il ne suivra pas cette voie.

M. Ritchie: Permettez-moi d'ajouter, monsieur Scott, afin d'éclairer M. Gray, vous parlez de l'initiative prise par *Georgia Pacific* dans le Maine, dans l'est des États-Unis. L'État du Maine et les expéditeurs nous appuient énormément dans nos activités aux États-Unis. Nous ne demandons pas un accès supérieur à celui de Gilford Transportation, c'est-à-dire l'ancien *Maine Central* à Boston et dans le Maine. Nous estimons que l'accès dont nous jouissons actuellement est adéquat, je veux parler des raccordements tout comme les transporteurs américains en jouissent ici. Aux États-Unis, l'expéditeur peut choisir la ligne qui lui convient. Cela n'a rien à voir avec *Maine Central* et le CP. L'expéditeur peut faire la même chose au Canada. Il n'a pas besoin de choisir la ligne CP-Soo. Il peut choisir la ligne CP-BN s'il le souhaite.

Le président: Merci, monsieur Gray. Voilà, c'est tout je crois. J'ai deux questions pour mettre le point final.

La question sur les contrats confidentiels posée par MM. Benjamin, Ouellet et Scott m'a intéressé; vous n'avez demandé des contrats confidentiels, mais vous vous y résignez. Dans *Allez sans entraves*, nous avons voyagé... vous qui êtes des exploitants dans le secteur ferroviaire, pourriez-vous avoir un contrat confidentiel juste pour l'intérieur et non transfrontalier pays seulement si vous ne traversez pas la ou vice versa?

En d'autres termes, si vous obtenez des contrats confidentiels, ils doivent l'être du début à la fin, c'est un peu comme la grossesse; vous connaissez la vieille expression, il est difficile d'être enceinte à moitié. N'est-ce pas là le dilemme et n'est-ce pas là votre position?

[Text]

Mr. I. Scott: I think you can have confidential contracts, transborder traffic alone; that is what we were seeking.

The Chairman: I know.

Mr. I. Scott: It can be done. I guess your question, Mr. Chairman, is: Is it fair to only do it that way?

The Chairman: Can they be effective if they are only transborder? We have had evidence here before that if they only were transborder, people who know the business can link up the missing link and in effect get the detail of the confidential transborder contract.

Mr. Ritchie: We felt that it could be accomplished, Mr. Chairman. The other parties felt that it would be unfair or unjust to just allow it on transborder because there is that movement into the United States and then back into Canada. Canadian shippers in particular said if it is going to go transborder, you have to do it domestically as well. That was the decision of the CTC when they investigated it concerning domestic deregulation.

The Chairman: I see. The last question has also been covered and it is a real concern to the committee on all sides of the table here, as you can gather from questions today, and that is the CLRs and the American access.

The purpose is to provide competition on the Canadian scene and if there is not American access and you remove the CLRs, is there not a body of opinion out there, certainly perhaps from the authors of the bill—and I do not want to rehash everything—but in removing those potentially competitive elements which you say are going to be very disastrous to you, are you not removing in effect that potential competitive element on the Canadian scene from which the shippers, hopefully, are going to get some benefit?

Mr. I. Scott: Mr. Chairman, I think what is at issue here is what is enough and what is too much and whether going to that extreme in the end gets us something we do not want. In our view, the risk is very high that the result will work against the interests of the shippers. This is our view, and we hold to it very strenuously. It is a matter of judgment.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott, Mr. Allison—you sat here as a dutiful listener—and Mr. Ritchie, for your contribution today. I think we certainly examined. You will have another chance before us as we come down the last track, the last turn of these hearings.

I want to thank you very much for coming today with your oral presentation. I should have perhaps used oral presentation rather than monologue, but you certainly have left us with some very substantive material in your briefs, supplemented by what we had from the oral presentation, i.e., monologue, and/or the questions and answers which are certainly more than food for thought, and again illustrate the dilemma and the challenge before this committee.

[Translation]

M. I. Scott: Je crois qu'il est possible d'avoir des contrats confidentiels qui ne visent que le trafic transfrontalier; c'est ce que nous voulons.

Le président: Je sais.

M. I. Scott: C'est possible. En fait vous voulez savoir, monsieur le président: Est-ce juste de ne procéder que de cette façon?

Le président: Ces contrats peuvent-ils servir à quelque chose s'ils sont exclusivement transfrontaliers? On nous a déjà dit ici que si ces contrats ne visaient que le trafic transfrontalier, les gens du milieu pourraient faire le lien entre les différents éléments et en obtenir ainsi les détails.

M. Ritchie: Nous pensons que c'est possible, monsieur le président. Les autres parties estimaient que ce serait injuste de ne prévoir ces contrats que pour le trafic transfrontalier puisqu'il y a déplacement vers les États-Unis et ensuite retour au Canada. Les expéditeurs canadiens en particulier ont déclaré que si on adoptait cette disposition pour le trafic transfrontalier, il fallait également l'adopter pour le trafic intérieur. C'est ce qu'à décidé la Commission canadienne des transports lors de son enquête sur la déréglementation au Canada.

Le président: Je vois. Nous en avons déjà parlé, mais cette question préoccupe vraiment tous les membres du comité, comme vous l'avez vu par les questions que nous vous avons posées aujourd'hui, je veux parler des PLC et de l'accès pour les Américains.

Le projet de loi vise à accroître la concurrence sur la scène canadienne; or si on refuse l'accès aux Américains et si l'on abolit les PLC, d'aucuns ne pensent-ils pas, les auteurs du projet de loi sont probablement de cet avis—et je ne veux pas tout répéter maintenant—qu'en éliminant cet élément de concurrence qui aurait des résultats désastreux pour vous, on supprime en fait, de la scène canadienne cet élément de concurrence dont les expéditeurs auraient pu profiter?

M. I. Scott: Monsieur le président, il s'agit de se demander ce qui suffit et ce qui est trop, et si en allant à cet extrême nous n'obtenons quelque chose que nous ne souhaitons pas. A notre avis, le résultat risque fort de nuire aux intérêts des expéditeurs. C'est ce que nous pensons, nous en sommes tout à fait persuadés. C'est une question de jugement.

Le président: Merci, monsieur Scott, monsieur Allison—qui est resté là à écouter si attentivement—et monsieur Ritchie, de votre contribution. Nous avons certainement creusé la question. Vous nous reviendrez encore une fois lorsque nous en serons au dernier mille, à la fin de nos séances.

Je tiens à vous remercier infiniment d'être venus nous faire un exposé aujourd'hui. J'aurais sans doute dû dire exposé et non monologue, mais quoi qu'il en soit, vous nous avez certainement donné matière à réflexion dans vos mémoires, étoffés par votre exposé, c'est-à-dire votre monologue, et les questions et réponses nous donnent bien plus que matière à réflexion car elles illustrent bien le dilemme et le défi que nous devons relever.

[Texte]

Mr. I. Scott: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: This committee is now going to go in camera and will resume its public session at 3.30 this afternoon.

[Traduction]

M. I. Scott: Merci, monsieur le président.

Le président: Le comité va maintenant poursuivre ses travaux à huis clos. Nous reprendrons en public à 15h30 cet après-midi.

AFTERNOON SITTING

• 1533

The Chairman: I see a quorum for taking evidence. We knew we had a fairly hectic day today, but we are basically on time.

I would like to welcome Mr. Jeannot, the president and chief executive officer of Air Canada, who is appearing on our continuation of the examination of Bills C-18 and C-19.

Mr. Jeannot, I have before me a brief that is in English and in French. I gather you would like to paraphrase part of it and then we can get into the questions and answers. We have other witnesses behind you, although you are obviously a very important player in the whole mass transportation fabric of Canada. Many would say the bill may be a little late in view of many of the things you have already done or in view of what has happened in the air element.

We would like to welcome you again. You have been here before. If you could give us the presentation, I know it will be an interesting brief. Our staff will dissect it. As we get this on the road, we hope to get briefs with even more notice than at present. We understand the situation. If you could paraphrase or give whatever statement you want, we can start in right now. So *bienvenue*, as you say in your aircraft.

M. Pierre J. Jeannot (président-directeur général, Air Canada): Merci, monsieur le président.

Mr. Chairman and members of the committee, Air Canada is indeed honoured to have this opportunity to appear before the Standing Committee on Transport to answer any questions on the proposed National Transportation Act.

Appreciating that your time, Mr. Chairman and members of the committee, is rather limited and that there are many areas you may want to touch upon, we prepared a position we have distributed, which deals with our position and our comments on Bill C-18. These have been tabled and they are before you.

These remarks address essentially three major areas that Air Canada believes are extremely important to these hearings. They basically touch on the areas of safety, industry concentration and service to remote and small communities, which are in our view the three areas deserving attention and comments on our part. They have been dealt with at some length in that brief.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je vois que nous avons le quorum pour entendre les témoignages. Nous savions que nous allions être très occupés aujourd'hui, mais nous sommes plus ou moins à temps.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Jeannot, président-directeur-général d'Air Canada, qui comparaît au sujet des projets de loi C-18 et C-19.

Monsieur Jeannot, j'ai devant les yeux un mémoire en anglais et en français. Je suppose que vous voudrez en faire ressortir les points saillants, et ensuite, nous pourrions passer aux questions et réponses. Nous avons d'autres témoins à entendre après vous, bien que vous soyez évidemment un intervenant très important dans le domaine du transport en commun au Canada. Bien des gens diraient que le projet de loi arrive un peu en retard, étant donné les mesures que vous avez déjà prises ou les événements qui ont déjà eu lieu dans le secteur aérien.

Nous voudrions vous souhaiter la bienvenue à nouveau. Vous êtes déjà venu ici. Si vous pouviez nous faire votre exposé, je sais que le mémoire sera très intéressant. Notre personnel pourra le disséquer. Lorsque nous serons rodés, nous espérons pouvoir donner des avis plus longs. Nous comprenons la situation. Si vous pouviez donc nous en présenter les faits saillants, ou faire une autre déclaration, nous pouvons commencer tout de suite. Donc, «bienvenue», comme vous dites à bord de vos avions.

Mr. Pierre J. Jeannot (Président and Chief Executive Officer, Air Canada): Thank you, Mr. Chairman.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, Air Canada est honorée d'avoir été invitée à se présenter devant le Comité permanent des transports et des communications pour répondre aux questions de ses membres au sujet de la future Loi nationale sur les transports.

Je sais fort bien que votre temps est limité et que vous voulez passer en revue maints aspects de la position d'Air Canada sur le projet de loi C-18. Notre position et nos commentaires ont été déposés auprès du Comité.

Ce document traite de trois questions fondamentales dont Air Canada juge l'exposé essentiel à ces audiences. Notre exposé porte sur la sécurité, la consolidation de l'industrie et la desserte de localités éloignées ou de faible importance, thèmes qui méritent notre attention et qui sont abordés en de plus amples détails dans notre mémoire.

[Text]

• 1535

[Translation]

I could, Mr. Chairman, deal very briefly with some of those areas or, if the committee has had a chance to browse through it, I could answer questions regarding them. Essentially, if you turn to page 4 or 5, we simply restate in here that safety is a very important dimension of any credible airline and as far as Air Canada is concerned, we intend to continue to take every precaution required to ensure that our reputation of technical excellence is maintained. We have the facilities. We have the people. We have very capable people who are known around the world and in fact do competitive work, technical work, for other airlines around the world. We intend to continue to maintain that strength at the highest level. We also believe for that matter reliability, on-time performance and safety are competitive weapons and we do not intend to surrender those competitive weapons to anyone.

Our pilots and our mechanics are some of the best trained in the world. We in fact do a lot of training and work for others, as I indicated. We believe some of the steps that have been taken, the outcome of the Justice Charles Dubin commission... many of those recommendations have been implemented, which has further strengthened the level of safety in Canada. The government has recently decided to hire about 100 additional safety inspectors, so all of that is moving in the right direction.

On the second point of consolidation, Mr. Chairman, of course the competitive forces are bringing about a restructuring of our industry. We are seeing the emergence of at least two networks at the national level and these are providing in fact better services to the remote communities.

Essentially these alliances or these networks are driven by the need of airlines, both large and small for that matter, to attract feed. Large carriers need more feed to collect through their major points in order to fill the larger airplanes, the more efficient airplanes, and also to try to generate more frequencies between the main points of this country. That feed from the remote areas is rather important. By the same token the smaller carriers need feed from the larger carriers to help them support their operation.

There is also very much a mutual support relationship between the larger and the smaller carriers. The larger carriers can provide technical support to the smaller ones, enabling them to move in the high-tech equipment a little sooner; provide them with support on reservation services; help provide discount fares to those communities by making them available through the larger carrier network. I think there are a lot of advantages to that consolidation, which is emerging in the formation of a couple of larger Canadian networks.

The small communities and the consumers in those small communities, we believe, are benefiting from that, because a more reliable service is emerging between small points in these communities. These small communities are being connected now to the larger networks, enabling them to move more rapidly through gateways and making their communities more

Je pourrais, monsieur le président, aborder brièvement certains de ces aspects ou, si le Comité a eu l'occasion de parcourir notre mémoire, je pourrais répondre tout de suite aux questions. En substance, si vous allez à la page quatre ou cinq, nous réitérons que la sécurité est un aspect très important de toute compagnie aérienne qui se respecte et que Air Canada a l'intention de continuer à prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir sa réputation d'excellence technique. Nous avons les installations. Nous avons le personnel. Nous avons un personnel extrêmement compétent, reconnu dans le monde entier, et qui s'occupe de maintenance pour le compte d'autres compagnies aériennes sur une base concurrentielle. Nous avons l'intention de conserver cet atout. Nous croyons également que la fiabilité, la ponctualité et la sécurité permettent de faire face à la concurrence, et nous n'avons pas l'intention d'abandonner ces armes à qui que ce soit.

Nos pilotes et nos mécaniciens sont parmi les mieux formés au monde. Comme je l'ai déjà dit, nous assurons déjà la formation et la maintenance pour d'autres compagnies. Nous croyons que les mesures qui ont été prises, les recommandations de la Commission du juge Charles Dubin qui ont été appliquées, ont augmenté le niveau de sécurité au Canada. Le gouvernement a décidé récemment d'embaucher environ 100 inspecteurs supplémentaires de la sécurité, mesures qui sont toutes dans la bonne voie.

Deuxièmement, en ce qui concerne la consolidation, monsieur le président, c'est évidemment la concurrence qui entraîne la restructuration de notre industrie. Nous voyons naître à l'échelle nationale au moins deux réseaux qui offrent en fait un meilleur service aux collectivités éloignées.

Ces alliances ou ces réseaux découlent du fait que toutes les compagnies aériennes, grandes ou petites, ont besoin de lignes d'apport. Un grand transporteur doit pouvoir compter sur le trafic d'apport pris en charge aux escales afin de remplir les gros appareils, les plus efficaces. Ce trafic permet en outre d'augmenter la fréquence des vols entre les points principaux du pays. Ce trafic d'apport des régions éloignées est assez important. De la même façon, les petites compagnies aériennes ont besoin du trafic d'apport des grands transporteurs pour rentabiliser leur exploitation.

Les grands et petits transporteurs s'aident également beaucoup mutuellement. Les grands transporteurs peuvent offrir un appui technique et permettre aux petits d'utiliser un équipement de pointe plus rapidement; leur offrir une assistance pour le service de réservations; les aider à offrir des rabais sur les tarifs à ces collectivités en passant par le réseau du grand transporteur. Je crois que cette consolidation comporte bien des avantages, car elle donne lieu à la création de deux grands réseaux canadiens.

Les petites collectivités et leurs consommateurs en profitent également, car le service est plus sûr. Ces petites collectivités sont maintenant reliées au grand réseau, ce qui les rend plus accessibles au monde entier, un aspect très important.

[Texte]

accessible throughout the world, which is rather important for most of these cities.

Again, giving you a very small and very quick thumbnail sketch of our remarks, we believe from a point of view of safety the considerations of ensuring that this remains a main concern in Canada and in Air Canada are being addressed.

• 1540

We believe consolidation is actually bringing an articulate series of networks likely to serve the population well. We believe the service to small communities is in fact likely to be enhanced rather than deteriorated as a result of the restructuring going on in the industry.

A couple of last points we make in those notes, Mr. Chairman, also deal with the question as to whether or not Canadian routes and markets should be opened to greater foreign competition, as has been suggested in some circles. In this area we simply stress the fact that we compete very actively with many foreign companies, and we do rather well. But any degree of competition with foreign companies should bear in mind a level playing field for the Canadian carriers. In other words, we do not mind competing with the Americans or anybody else, but we just like the opportunity to be equal and for us to penetrate their markets, if they are going to penetrate ours.

At present, as you know, Mr. Chairman, the situation in our view is unbalanced between the United States and Canada because of the strength of the U.S. hubs and also because of the advantage of preclearance. Along this line, we have suggested in the last round of bilaterals that we exchange limited cabotage rights between the two countries in a fashion that would permit equal opportunity for Canadian carriers to penetrate U.S. markets.

In this area, we suggest that if foreign carriers are to be used in some cases in order to bring greater competition in this country, for the sake of the Canadian jobs involved of a high-tech nature, we should ensure that Canadians have an equal right. Under these conditions, we think we can do very well, but we need to have—again I stress—a level playing field.

Lastly, we also mentioned, on a question of northern air services, that we should distinguish—as we have indicated on previous occasions—between the service to the remote communities in the Arctic and the linkage of these on the north-south part of the network. We believe the north-south routes linking to the Arctic are mature enough to sustain competition.

So we are suggesting here that, as we look at areas that should remain regulated in this country, they would only affect those points in the Arctic and not necessarily the linkage north-south, such as Frobisher Bay to Montreal or Yellowknife to Edmonton. We believe such routes are mature enough to sustain more competition.

Finally, Mr. Chairman, we would simply like to point out that in today's economy the growth sector of the economy

[Traduction]

De plus, nous signalons dans notre mémoire que la sécurité doit demeurer une des principales préoccupations du Canada et d'Air Canada.

Nous croyons que la consolidation engendre la création de réseaux intégrés qui desserviront bien la population. En fait, la restructuration de l'industrie améliorera le service aux petites collectivités plutôt que de le réduire.

Nous abordons également dans notre mémoire la question d'ouvrir les routes et marchés canadiens à la concurrence étrangère, comme il a été proposé. À cet égard, nous soulignons simplement que nous faisons activement concurrence à bien des compagnies étrangères, et avec succès. Mais toute concurrence avec les compagnies étrangères devrait offrir les mêmes débouchés aux transporteurs canadiens. Autrement dit, nous ne voyons pas d'inconvénients à faire concurrence aux Américains ou à quiconque d'autre, mais nous voudrions simplement avoir l'occasion de pénétrer leur marché si on leur permet d'entrer dans le nôtre.

À l'heure actuelle, comme vous le savez, monsieur le président, il existe un déséquilibre entre les États-Unis et le Canada à cause de la force des grandes villes américaines et de l'avantage que présente l'autorisation préalable. C'est pourquoi nous avons proposé lors des dernières discussions bilatérales d'obtenir des droits restreints de cabotage aérien pour les transporteurs des deux pays, de façon à permettre aux transporteurs canadiens de pénétrer également les marchés américains.

Nous estimons également que si l'on cherche à accroître la concurrence dans notre pays en ayant recours aux transporteurs étrangers dans certains cas, il faudrait assurer la réciprocité pour les Canadiens, afin de protéger au Canada des emplois de la technologie de pointe. Dans de telles conditions, nous pourrions nous en tirer très bien, mais il nous faut—et je le souligne—la réciprocité.

Finalement, au sujet des services aériens dans le Nord, nous mentionnons qu'il faut faire la distinction—comme nous l'avons déjà dit—entre le service vers les collectivités éloignées de l'Arctique et les services aériens entre le sud et le nord du pays. Nous croyons que ces services sont assez bien établis pour soutenir la concurrence.

Par conséquent, pour ce qui est des régions qui devraient toujours être réglementées, il ne s'agirait que de ces points dans l'Arctique, et pas nécessairement des lignes nord-sud, comme Frobisher Bay à Montréal ou Yellowknife à Edmonton. Nous croyons que de telles routes sont assez bien établies pour soutenir une plus grande concurrence.

Enfin, monsieur le président, nous voudrions simplement souligner que le secteur à plus forte croissance de l'économie

[Text]

tends to be the service industries, whether it is information or financial or otherwise. We regard ourselves in the transportation business as being in the service industry. We believe we are capable of exporting our transport made-in-Canada products. We have demonstrated it well on our Bombay and Singapore routes, where we are competing against the best of the world, and we are doing well.

We are looking for additional international opportunities because we think it means more jobs for Canadians. We would look forward to the government's pushing actively the bilateral process to enable us to penetrate more worldwide markets with a transportation product that is competitive and made in Canada.

Mr. Chairman, I am very proud of the success that has been achieved to date by this corporation and by its ability to compete internationally. We see our ability to compete under the new environment as being good, provided that we have equal opportunities to grow with the other carriers, particularly on the international scene. We certainly would welcome the changes that are being brought about by the new legislation. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Jeannot. I gather you are generally in favour of the bill. You do not have any specific recommendations for amendments to the bill.

• 1545

Mr. Jeannot: We are certainly in favour of the bill. We have simply raised a number of comments in our brief.

The Chairman: Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais remercier M. Jeannot de s'être déplacé pour rencontrer les membres du Comité, ici, aujourd'hui à Ottawa, et je pense que tous les membres du Comité seront heureux de lire avec intérêt le document qu'il nous a remis.

J'aimerais peut-être lui demander de commenter un petit peu davantage l'une des premières phrases du document qu'il vient de nous remettre. Au bas de la première page, M. Jeannot dit:

Nous savons tous que la «grande expérience» lancée chez nos voisins du Sud n'a pas eu que de bons résultats.

Et à la page 3, il continue en disant que:

L'évolution de l'aviation commerciale, tant aux États-Unis qu'au Canada, joue en notre faveur car nous pouvons tirer leçon des erreurs commises au sud de nos frontières.

Quelles sont les garanties qui existent dans le projet de loi C-18 et qui nous permettent de penser que les erreurs américaines ne se répéteront pas, c'est-à-dire la perte d'un certain nombre d'emplois, la fermeture ou la faillite de certaines compagnies aériennes ou la prise de contrôle par d'autres compagnies aériennes, ce qui amènera une plus grande concentration de la propriété et également une diminution quant à la sécurité aérienne? Je pense que ce sont les trois faiblesses de la déréglementation aux États-Unis. Est-ce que

[Translation]

actuelle est celui des services, que ce soit l'information, les finances, ou autres. Nous estimons faire partie de l'industrie des services. Nous croyons être capables d'exporter nos produits fabriqués au Canada. Nous l'avons prouvé avec nos routes vers Bombay et Singapour, où nous rivalisons avec succès avec les meilleures compagnies internationales.

Nous recherchons d'autres débouchés sur le marché mondial, car cela signifie la création d'emplois pour les Canadiens. Nous souhaitons que le gouvernement active le processus de négociation bilatérale, afin de pouvoir lancer sur d'autres marchés mondiaux un produit du secteur des transports concurrentiel et fabriqué au Canada.

Monsieur le président, je suis très fier du succès qu'a remporté notre société jusqu'à maintenant et de son aptitude à faire concurrence à l'échelle internationale. Nous prévoyons être également capables de faire concurrence dans le nouvel environnement, pourvu que nous ayons les mêmes débouchés que les autres transporteurs, surtout sur la scène internationale. Nous serions heureux que les changements envisagés par la nouvelle loi soient mis en place. Merci.

Le président: Merci, monsieur Jeannot. J'en déduis que vous êtes en faveur du projet de loi. Vous n'avez pas d'amendements précis à recommander.

M. Jeannot: Nous sommes certainement favorables au projet de loi. Nous ne faisons que soulever quelques observations dans notre mémoire.

Le président: Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to thank Mr. Jeannot for coming to Ottawa to meet with us and I think all committee members will read his paper with interest.

I would ask him to elaborate on one of the first sentences of his paper. In the middle of the second page, Mr. Jeannot says:

We are all aware that the "great experiment" undertaken south of the border has led to very mixed results.

And on page 4 he adds:

We are fortunate in the manner change has come to commercial aviation both here and in the U.S., for we now recognize the mistakes which were made south of the border.

What are the safeguards in Bill C-18 that could lead us to think that we will not repeat the mistakes made in the U.S., that is the loss of jobs, the closing or bankruptcy of airlines or takeovers by other airlines, which will bring greater ownership concentration and will undermine air safety? I think those are the three weaknesses of deregulation in the United States. Do you think the present bill safeguards us against these three weaknesses and if so, how? Because I must say unfortunately that I read Bill C-18 and did not find any. You are right to

[Texte]

vous êtes satisfait que ces trois faiblesses sont adéquatement protégées dans le projet de loi actuel et si oui, comment? Parce que je dois dire que malheureusement, à la lecture du projet de loi C-18, je ne trouve pas ces garanties. Je pense que vous avez raison de faire état de l'excellente performance d'Air Canada dans le domaine de la sécurité aérienne, mais évidemment, vous ne pouvez pas parler des autres qui vont avoir le droit de venir vous concurrencer et dans quelle mesure la sécurité peut-être être garantie chez ces autres compagnies qui peuvent germer comme des champignons.

M. Jeannot: Monsieur Ouellet, je pense que c'est beaucoup plus dans la façon progressive que le Canada a amené cette dérèglementation que dans le texte de loi comme tel. Les États-Unis ont décidé de déréglementer totalement et instantanément et cela a produit un certain nombre de dislocations de l'industrie, avec certaines faillites spectaculaires ainsi que certaines pertes, temporairement, je crois, de service dans certaines des plus petites villes. Le processus canadien est un processus, comme vous le savez, de relaxation de la réglementation, c'est quelque chose de beaucoup plus pondéré; c'est un processus qui est en marche depuis la fin des années 70, où en élargissant le rôle des transporteurs régionaux au début, ensuite en permettant à CPR de faire une compétition totale à Air Canada à la fin des années 70, par la suite au début des années 80, on a permis à un bon nombre de vols nolisés d'opérer sur les liaisons domestiques et progressivement, je pense, avec les relaxations des bills précédents ou des relaxations précédentes, il s'est produit ce climat qui a été progressif et qui a permis, je pense, une certaine adaptation des lignes aériennes telles que les nôtres et celles d'autres, au lieu de subir du jour au lendemain un choc global; et de ce côté-ci, je pense que c'est plutôt dans la méthode que cela a été apporté que dans le projet de loi lui-même.

Maintenant, il y a déjà énormément de restructuration de l'industrie et on peut constater qu'un certain nombre de compagnies ont été achetées. Il y a eu quelques mises à pied—cela n'a pas été, je pense, de l'ordre de grandeur, du tout, de ce qui s'est passé aux États-Unis—, et avec l'émergence des petites compagnies que l'on voit associées aux grandes, la perte de service pour les plus petites villes ne s'est pas produite. Je pense que c'est le contraire que l'on voit en ce moment.

• 1550

Evidemment, il y a d'autres compagnies qui peuvent naître; il y en a une qui vient de naître hier, c'est Air Montréal, et qui vient de recevoir sa licence. Alors, il y en aura sans doute, et celles-ci vont venir..., il y en a qui demeureront. Le marché canadien est ce qu'il est.

Soit que ces nouvelles compagnies-là aient quelque chose à offrir et se taillent une place au soleil ou bien alors elles disparaîtront si elles ne peuvent pas survivre.

Mais je pense que le système qui évolue à l'heure actuelle, et qui a amené deux réseaux, est un système qui est assez stable en lui-même. Et en supposant que ces deux réseaux-là peuvent prospérer avec un certain nombre de compagnies de plus petite taille—qui sont très actives dans le marché d'ailleurs, comme

[Traduction]

mention the excellent performance of Air Canada in the field of air safety, but obviously, you cannot speak for the other companies which will be authorized to come in and compete with you and how they will ensure safety.

Mr. Jeannot: Mr. Ouellet, it is much more in the progressive way Canada brought about deregulation than in the bill itself. The United States decided to deregulate totally and instantaneously and that disturbed the industry. There were spectacular bankruptcies and loss of service, temporarily I think, in some smaller communities. The Canadian process entails a phasing out of regulations, it is much more slow paced. The process started at the end of the 1970s, when the government widened the role of regional carriers first, then authorized CPR to compete totally with Air Canada at the end of the 1970s, and then at the beginning of the 1980s, domestic charter flights were authorized. So that progressively we brought about a climate which enabled our airline and others to adjust instead of suffering a total blow from one day to the next. That is why I think it was more in the method used than in the bill itself.

A lot of restructuring already took place in the industry and we note that some airlines already changed hands. There were some layoffs—it was not, I think, at all on the scale of what happened in the United States—and with the emergence of small companies associated with the large ones, the smaller cities did not lose service. I think that we are seeing the opposite happen now.

Obviously, other companies come into being; one was just created yesterday, Air Montreal, it just got its licence. So there will not doubt be some and they will... some will stay. The Canadian market is as it is.

Either these new companies have something to offer and find a niche or else they will disappear if they cannot survive.

But I think that the system that is evolving at the present time and has led to two national airlines is in itself quite stable. And if these two national airlines can prosper with a number of smaller companies, which are very active in the market, like Wardair or some others, this will lead to some pretty keen competition.

[Text]

Wardair ou d'autres—ils vont permettre, avec ces deux compagnies-là, dis-je, une compétition assez intense.

M. Ouellet: En réalité, la dérèglementation ou la relaxation de la réglementation dans le domaine du transport aérien se fait, progressivement et normalement et sainement, et par conséquent, ce projet de loi C-18 n'est pas nécessaire.

M. Jeannot: Je ne voudrais pas me prononcer en ce sens qu'il concrétise essentiellement un état de fait déjà largement établi.

M. Ouellet: En réalité l'industrie aéronautique n'a pas besoin de cette loi pour opérer.

M. Jeannot: Vous savez, je pense que l'industrie elle-même et les agences de réglementation ont commencé à opérer dans le contexte que nous proposait ce cadre de législation et, de fait, je pense que, en bonne partie, nous avons appris déjà, depuis quelques années à vivre dans ce contexte-là.

M. Ouellet: Je voudrais vous demander quelles sont les mesures que vous pouvez prendre pour vous assurer qu'il n'y aura pas, par cette Loi sur la dérèglementation, des mises à pied ou des déplacements d'employés massifs à Air Canada. Vous savez, la dérèglementation a perturbé considérablement l'emploi traditionnel aux États-Unis. Est-ce que votre société est capable de prévenir ceci et de garantir, dans une certaine mesure, la sécurité d'emploi à vos employés?

M. Jeannot: Je pense qu'une bonne partie des modifications de notre structure de coûts, que nous avons à faire pour nous sentir plus concurrentiels dans ce domaine de l'environnement, est déjà effectuée ou en bonne voie. Nous ne prévoyons pas, dans cet environnement-ci, avoir à faire des changements radicaux et majeurs quant à l'endroit où on a des effectifs, à l'heure actuelle, et ce d'une façon importante. Il y a toujours une évolution constante; n'importe quelle compagnie, je pense, se doit d'évoluer avec des techniques de gestion, avec des nouvelles techniques qui émergent. Mais à l'heure actuelle, les changements que nous faisons sont minimes, ce sont des changements que nous ferions si nous étions réglementés et qui n'ont aucun effet, je pense, ou qui n'ont aucun rapport avec la loi comme telle. Et le domaine de l'évaluation est un domaine qui évolue très rapidement, qui est plein de nouvelles techniques; je pense que c'est important pour un transporteur de classe mondiale ou de première classe de continuer à s'adapter. Mais les changements que nous faisons, relativement parlant, sont assez minimes.

M. Ouellet: Je constate que dans votre présentation vous vous référez au fait que le projet de loi C-18 pourrait permettre une ouverture du ciel canadien à des compagnies étrangères ou voire même à l'achat de compagnies canadiennes par des grandes compagnies américaines, en particulier.

• 1555

Est-ce que vous avez des suggestions précises à faire ou est-ce que vous souhaiteriez que C-18 ait une clause qui stipule qu'un pourcentage maximum d'actifs d'une compagnie canadienne puisse être détenu par des étrangers? Comme vous savez, il y a cette limite qui existe aux États-Unis. Un étranger ne peut pas être propriétaire de plus de 25 p. 100 des avoirs

[Translation]

Mr. Ouellet: In reality, deregulation or relaxation of the regulations in air transport is going on in a gradual, normal, healthy way, and therefore, this Bill C-18 is not necessary.

Mr. Jeannot: I would not wish to speak on that, inasmuch as it, "the bill", essentially expresses a situation which is now pretty well established.

Mr. Ouellet: In reality, the aviation industry does not need this bill to operate.

Mr. Jeannot: You know, I think that the industry itself and the regulatory agencies have begun to operate in the framework of this legislation and indeed I think that, to a fair extent, we have already learned some years ago to live in that context.

Mr. Ouellet: I would like to ask you what you can do to ensure that this bill on deregulation will not result in layoffs of massive shifts of employees at Air Canada. You know, deregulation has considerably disrupted traditional employment in the United States. Is your company able to prevent this and to guarantee your employees some job security?

Mr. Jeannot: I think that most of the changes to our cost structure, which we had to do to feel more competitive in this environment, has already been done or is well underway. We do not expect in this environment to have to make radical, major changes to the location of staff at the present time. Things are always changing; any company, I think, must keep up with management techniques and emerging technology. But at the present time, the changes we are making are minimal; they are changes we would make even if we were regulated and that have no effect, I think, or that have no relationship to this bill as such. And the field of evaluation is evolving very rapidly, there are many new techniques; I think that it is important for a world-class, first-class carrier to continue to adapt. But the changes that we are making are, relatively speaking, quite minimal.

Mr. Ouellet: I note in your presentation that you refer to the possibility of Bill C-18 opening Canadian skies to foreign companies or even to the purchase of Canadian companies by large American companies, in particular.

Do you have some specific suggestions to make or would you like Bill C-18 to have a clause limiting foreigners' holdings in a Canadian company to a certain percentage of assets? As you know, such a limit exists in the United States. A foreigner may not hold more than 25% of the assets of a US airline. Would you like to see a similar clause in the Canadian law?

[Texte]

d'une compagnie aérienne américaine. Est-ce que vous souhaiteriez une clause similaire dans la loi canadienne?

M. Jeannot: Oui, effectivement. Au nom de la réciprocité et de l'égalité, je pense que c'est important, encore une fois—étant donné qu'une société canadienne comme la nôtre ou d'autres ne peuvent pas acquérir plus que 20 à 25 p. 100 d'une société américaine afin d'élargir son réseau sur un champ nord-américain—il me semblerait, dis-je, qu'on ne devrait pas donner à une société étrangère les droits qu'une société canadienne ne peut pas avoir. De ce côté-là, je pense que nous avons besoin d'être équitables et je pense que cela s'applique aussi dans les droits aériens, droits que je déplore d'être un peu débalancés à l'heure actuelle.

M. Ouellet: Je voudrais vous amener, peut-être, à réfléchir un peu tout haut sur le rôle de votre société, Air Canada. Vous dites dans ce document, à la page 13, que vous êtes très fiers—et je pense à juste titre—des réalisations d'Air Canada et de la place importante que cette compagnie joue au niveau du transport aérien international. Je pense qu'Air Canada est une compagnie mondialement connue et probablement parmi les cinq ou six meilleures compagnies au monde. Est-ce que, dans ce contexte de dérèglementation, vous voyez encore un rôle pour une compagnie de la Couronne comme la vôtre?

M. Jeannot: Effectivement, monsieur Ouellet, je pense que la question se pose depuis un certain temps, ce qui a amené les discussions de privatisation de la société Air Canada. À l'heure actuelle, dans le contexte totalement dérèglementé que nous avons, dans le contexte nord-américain, en fonction de l'industrie canadienne et de la façon dont elle opère aujourd'hui, on peut justement se poser des questions sur la nécessité du Canada d'avoir une société de la Couronne, finalement. Et à notre avis, ce rôle est un peu dépassé; je pense qu'Air Canada et *Trans-Canada Airlines* ont rempli leur rôle de développement à l'origine et que, à l'heure actuelle, ce qui est important c'est d'avoir une compétition active, d'avoir un bon système, un bon réseau aérien au Canada qui soit en compétition et qui prospère. Et encore une fois, pour que ce réseau-là prospère, il faut que les compétiteurs majeurs aient des règles du jeu qui soient semblables.

M. Ouellet: Cela m'amène à vous demander ceci. Comme vous le savez, le rôle de la corporation de la Couronne, Air Canada, a été de défricher—vous le dites vous-mêmes—, de jouer un rôle de pionnier dans le domaine du transport aérien au Canada, mais en même temps de desservir des localités que, peut-être, des corporations privées n'auraient pas voulu desservir.

Compte tenu de l'expérience américaine, qui révèle très clairement que plusieurs localités américaines, à la suite de la dérèglementation, ont perdu les services aériens auxquels ces localités étaient habituées, ne pensez-vous pas justement, qu'Air Canada, comme société de la Couronne, se doit de continuer à exister comme garantie de la prolongation de ces services dans des régions qui pourraient peut-être être moins attrayantes que d'autres à l'entreprise privée?

[Traduction]

Mr. Jeannot: Yes, indeed. For the sake of reciprocity and equality, I think that it is important, once again. A Canadian company such as ours cannot acquire more than 20% or 25% of an American corporation in order to increase its North-American coverage. It would seem to me that we should not give a foreign company rights that a Canadian company does not have. On that score, I think that we have to be fair and that this applies also to air rights, which are somewhat unbalanced at the present time, I hate to say.

Mr. Ouellet: I would like you to think out loud a bit about the role of your company, Air Canada. You say on page 20 of your paper that you are very proud—and rightly so, I think—of Air Canada's achievements and of its important place in international air transportation. I think that Air Canada is known throughout the world and is probably among the world's five or six best airlines. In the context of deregulation, do you still see a role for a Crown corporation such as yours?

Mr. Jeannot: Yes, Mr. Ouellet, I think that question has been raised for some time, leading to discussion about privatizing Air Canada. At the present time, in the totally deregulated context we have in North America, given the Canadian industry and the way it operates today, one may well ask if Canada does indeed need a Crown corporation. In our opinion, the time for that is past; I think that Air Canada and Trans-Canada Airlines have fulfilled their original development role and that now, what is important is to have active competition, a good system of competitive, prosperous airlines in Canada. And again, for this system to prosper, the major competitors must operate under similar rules.

Mr. Ouellet: That leads me to ask you the following question. As you know, the role of the Crown corporation Air Canada was to pioneer, as you say yourself, in the field of air transport in Canada, but at the same time to serve localities that perhaps private corporations would not have wanted to serve.

Given the American experience, which very clearly shows that many American communities have lost the air service to which they were accustomed as a result of deregulation, do you not think that Air Canada, as a Crown corporation, must continue to exist as a guarantee of these services in regions that might be less attractive than others to private enterprise?

[Text]

[Translation]

• 1600

M. Jeannot: Ce qu'on a vu aux États-Unis, lorsque des plus petites villes ont perdu le service de grandes compagnies, c'est que, peut-être pas instantanément, mais après un certain temps, de nouveaux services sont apparus, de nouveaux services de navette des petites compagnies locales qui en général étaient affiliées avec les grandes et qui pouvaient produire ce genre de service-là.

Je crois qu'un phénomène semblable, mais version canadienne, est en train de se développer ici, chez nous; et dans ce contexte-là, je crois que jusqu'à présent, les petites communautés vont avoir un peu plus de service à partir de ces plus petites compagnies qui ont des avions de plus petite taille, qui ont des coûts beaucoup plus à l'échelle régionale, mais par contre, qui d'une façon rentable—parce que je pense qu'on est tous intéressés à avoir un réseau rentable—peuvent produire ce service-là. Toutefois, ils donnent quand même l'avantage d'être reliés à un des grands réseaux. Ce système-là qui est en train de s'élaborer, on doit, je pense, le laisser se développer, parce qu'il se développe assez bien à l'heure actuelle. S'il y a des lacunes, je crois qu'il est toujours possible pour le gouvernement de suppléer à ces lacunes-là. Le projet de loi propose en fait qu'il pourrait même y avoir des subsides, si certaines routes ne sont pas rentables et ont besoin de services essentiels. Et cette société-ci ou une autre pourrait très bien y subvenir.

M. Ouellet: Ne serait-il pas plus naturel que le gouvernement, justement, subventionne sa société de la Couronne pour assumer ces services essentiels que l'on veut faire assurer d'une façon ad hoc par le biais de nouvelles entreprises privées? Nous avons déjà une corporation de la Couronne qui existe, qui donne ces services ou qui peut les donner directement ou par voie d'une filiale. Cela peut être une compagnie subsidiaire de la corporation de la Couronne qui assume ce service avec un type d'avion plus petit, et ce d'une façon plus économique. Mais si déjà, et vous le mentionnez, et je le sais, si dans la loi, dis-je, il y a un article qui prévoit la nécessité de subventionner certaines routes au Canada, est-ce que ce ne serait pas plus naturel que ce soit la corporation de la Couronne du gouvernement qui fasse ce service et qui soit subventionnée en conséquence?

M. Jeannot: Étant une société d'État, que le gouvernement décide de le faire de cette façon-là, je pense que c'est très acceptable.

Il faudrait peut-être faire attention à ce moment-là que l'entreprise privée qui continue d'être en compétition avec l'entreprise d'État ne voit pas là une façon détournée de donner des subventions à une société d'État; parce qu'on est toujours à la merci de se faire accuser de ne pas jouer sur un plancher égal, comme on dit, et pour nous il est important que la perception, aussi bien que la réalité, soient telles que les jeux soient égaux. Je pense que si on demande à une compagnie de faire quelque chose qui n'est pas rentable, on devrait la défrayer, qu'elle soit une compagnie de la Couronne ou non. Mais sur les autres paliers, si on veut une compétition équitable, je pense qu'il faut s'assurer que les compagnies ont les mêmes règles du jeu.

Mr. Jeannot: What has happened in the United States, when smaller cities lost the service of the big airlines, is that, maybe not right away, but after a while, new services arose, new shuttle services from small local companies that were usually affiliated with the big ones and could offer that kind of service.

I believe that a Canadian version of the same phenomenon is happening here in our country; I believe that so far, small communities will have a little more service from these smaller companies with smaller airplanes, whose costs are much more in line with the region, but can provide that service profitably... and I think we are all interested in having a profitable system. However, these companies still have the advantage of being connected to the main airlines. I think that we should let this system develop, because it is going rather well now. If there are gaps, I believe that the government can always fill them in. The Bill in fact provides for subsidies, for non-profitable routes that need essential services. And this company or another one could very well provide it.

Mr. Ouellet: Would it not be more natural for the government to subsidize its own Crown corporation to provide these essential services that might be provided on an ad hoc basis by new private companies? We already have a Crown corporation, that provides these services or can provide them directly or through a subsidiary. It could be a subsidiary of the Crown corporation that provides this service with a smaller kind of plane, more economically. But, as I know you have already said, if the Bill has a clause that provides for subsidizing some routes in Canada, would it not be more natural for the government's Crown corporation to offer the service and be subsidized accordingly?

Mr. Jeannot: Representing a Crown corporation, I think it completely acceptable for the government to proceed that way.

Care would have to be taken so that the private company that is still in competition with the government-owned one does not feel that is a disguised way of giving subsidies to a Crown corporation; because we can always be accused of not being on a "level playing field", and for us, it is important that the rules be fair and be seen to be fair. I think that if a company is asked to do something that does not pay, it must be compensated, whether it is a Crown corporation or not. But if we want fair competition, I think that the companies must play by the same rules.

[Texte]

M. Ouellet: Monsieur Jeannot, il y a une chose que vous dites dans votre document qui me frappe et qui non seulement me frappe, mais me scandalise d'une certaine façon.

A la page 14, vous mentionnez que:

Plus de 80 p. 100 du trafic passages transpacifique entre le Canada et l'Orient est transporté par des sociétés étrangères, généralement via les États-Unis. Pour le fret, le pourcentage passe à plus de 90 p. 100.

Cela veut dire qu'une compagnie rivale à la vôtre qui traditionnellement aurait dû développer ce service, et offrir au public canadien un service équivalent à celui qui existe vis-à-vis l'Europe et la côte Atlantique, n'a pas fait son travail sur la côte du Pacifique et pour l'Orient.

Est-ce que ça veut dire qu'Air Canada est prête à se substituer et souhaite prendre de plein front ce marché et jouer le rôle qu'elle a joué du côté de l'Atlantique et de l'Europe de la même façon que du côté Pacifique? Est-ce que c'est ça que vous voulez nous dire?

M. Jeannot: Là-dessus, monsieur Ouellet, nos intentions sont très claires. Nous pensons que le temps est venu de permettre à Air Canada d'opérer sur le Pacifique. Nous pensons qu'il y a un certain nombre d'opportunités qui ne sont pas encore réalisées; et nous n'avons pas nécessairement l'ambition de nous substituer à l'autre compagnie, nous voulons simplement être un autre transporteur sur le Pacifique. Nous pensons qu'il y a suffisamment de place pour deux transporteurs canadiens sur le Pacifique et je pense que l'émergence d'un deuxième offrirait un choix additionnel, des fréquences additionnelles sur le Pacifique, ce qui donnerait aux Canadiens une plus grande possibilité de passer par une de leurs lignes plutôt que de subir l'attraction des lignes américaines.

• 1605

Il y a évidemment beaucoup de trafic entre les États-Unis et les pays du Pacifique et cela génère beaucoup de fréquences qui attirent les Canadiens; je pense qu'il faut absolument arriver à offrir beaucoup plus de fréquences. Quant au fret, eh bien évidemment l'autre compagnie n'a pas d'avions pour le fret. Alors, nous sommes le seul transporteur canadien, de cargo, et nous avons l'ambition de continuer à développer cela dans le monde parce que notre opération est en pleine croissance, et nous pensons qu'il y a un certain nombre de marchés que nous pouvons exploiter et en particulier celui du Pacifique.

M. Ouellet: C'est une façon concrète pour réaliser cette boucle autour du monde. Il faudrait que vous obteniez des droits de service dans un ou deux pays d'Asie, via Vancouver.

M. Jeannot: A l'heure actuelle, nous avons les droits entre le Canada et la Thaïlande, des deux côtés, c'est-à-dire on peut y aller par l'Atlantique ou par le Pacifique. Par contre, nous avons pu débiter un service à partir de l'Atlantique parce que nous avons des droits en Europe et nous avons des droits aussi au Moyen-Orient, droits qui nous permettent de faire escale et de rejoindre Bangkok. Pour revenir de Bangkok à Vancouver, malheureusement nous n'avons pas de droits soit au Japon, soit

[Traduction]

Mr. Ouellet: Mr. Jeannot, there is something you say in your brief that strikes me, even shocks me in a way.

On page 22, you say:

More than 80% of the traffic moving between Canada and the Orient over the Pacific travels on foreign air carriers, usually via the United States. The percentage for cargo is over 90%.

That means that a competitor of yours, which should have developed this service and offered the Canadian public and equivalent service to the one that exists for Europe and the Atlantic coast, has not done its job for the Pacific coast and the Orient.

Does that mean that Air Canada is ready to take its place and wants to take this market head on, playing the same role for the Pacific coast that it does for the Atlantic and Europe? Is that what you want to tell us?

Mr. Jeannot: On that, Mr. Ouellet, our intentions are very clear. We think that the time has come to allow Air Canada to operate in the Pacific. We think that there are some opportunities which have not yet been taken advantage of, and we do not necessarily want to take the place of the other airline, we just want to be another Pacific carrier. We think that there is enough room for two Canadian carriers on the Pacific, and I think that the emergence of a second one would offer additional choice, increased frequency on the Pacific, thereby giving Canadians more opportunity to fly on one of their own airlines instead of an American one.

There is obviously much traffic between the United States and the Pacific Rim countries, giving rise to frequent flights that attract Canadians; and I think that we absolutely have to offer much more frequent flights. As for cargo, well, obviously, the other company does not have cargo planes. So we are the only Canadian cargo carrier and we want to continue developing this in the world, because our operation is growing rapidly, and we think that there are some markets we can tap, especially in the Pacific.

Mr. Ouellet: That is one way to go around the world. You would need to obtain service rights in one or two Asian countries, via Vancouver.

Mr. Jeannot: At the present time, we have rights between Canada and Thailand, both ways, that is we can go by the Atlantic or the Pacific. However, we were able to initiate service via the Atlantic because we have rights in Europe as well as the Middle East, allowing us to stop over and reach Bangkok. To come back from Bangkok to Vancouver, unfortunately we do not have rights either in Japan or in Korea, where we would need to stop over in order to close the loop.

[Text]

en Corée, qui seraient des points intermédiaires nécessaires pour nous permettre de fermer la boucle.

Or, d'une façon assez intéressante, le cargo est unidirectionnel; le cargo n'est pas comme le passager, évidemment, il ne revient pas. Et le flot de cargo sur le plan mondial semble aller dans ce sens-ci, dans le sens de l'Europe vers l'Asie, de l'Asie vers l'Afrique, vers l'Amérique, l'Amérique vers l'Europe et ainsi de suite. Il est donc possible, du moment que l'on puisse obtenir des droits d'atterrissage soit au Japon, soit en Corée, de nous permettre, nous, d'exploiter une route autour du monde, pour le cargo, ce qui serait assez rentable.

M. Ouellet: Ou Hawaïi.

M. Jeanniot: Hawaïi, c'est un point aux États-Unis et les États-Unis sont assez avares de leurs droits.

M. Ouellet: Mais ce n'est pas impossible.

M. Jeanniot: Ah, ce n'est pas impossible, non.

M. Ouellet: Nous avons des discussions bilatérales entre le Canada et les États-Unis, et toute concession qui peut être faite aux Américains pourrait en contrepartie avoir une clause demandant un droit de service à Hawaïi.

M. Jeanniot: Hawaïi ou Anchorage qui est un des points importants aussi sur la route du Pacifique. Mais même en ayant les droits à Anchorage, il nous serait difficile de faire Bangkok-Anchorage sans arrêt. Je pense qu'il va encore falloir nous trouver un point sur le bord de l'océan Pacifique.

M. Ouellet: Je présume que les autorités gouvernementales sont au courant de ceci.

Le président: Une dernière question.

M. Ouellet: Est-ce qu'il y a des progrès qui se font de ce côté-là, ou êtes-vous sans réponse de la part du gouvernement?

M. Jeanniot: Nous avons indiqué au gouvernement nos ambitions de routes internationales et évidemment celles-ci doivent être harmonisées avec la série des accords bilatéraux qui doivent se concrétiser dans les années à venir; je pense qu'ils sont bien au courant de nos ambitions. Maintenant, ce n'est pas toujours facile de négocier avec les pays pour obtenir des droits.

M. Ouellet: Merci.

Mr. Benjamin: Mr. Jeanniot, welcome again. I know you do not need reminding, but I want to repeat that I have been a leading fan and supporter of a national publicly owned airline in this country for many years, and I am very proud of the record of TCA and Air Canada. In fact, one of the problems has always been the typical Canadian attitude and state of mind that as soon as we are doing something well, we all sit around and complain about it and try to undermine it and undercut it and destroy it. That is not unusual in this country. It is something we should be bragging about and promoting and enlarging and encouraging, but we do everything we can to undermine it.

[Translation]

One rather interesting fact is that cargo goes only one way; unlike a passenger, cargo obviously does not come back. And the flow of cargo worldwide seems to be like this, from Europe to Asia, from Asia to Africa and America, from America to Europe and so on. So if we could obtain landing rights either in Japan or in Korea, we could operate a cargo route around the world, which would be quite profitable.

Mr. Ouellet: Or Hawaïi.

Mr. Jeanniot: Hawaïi is in the United States, and they are quite jealous of their rights.

Mr. Ouellet: But it is not impossible.

Mr. Jeanniot: Oh, it is not impossible, no.

Mr. Ouellet: We have bilateral discussions between Canada and the United States, and any concession made to the Americans could have a clause requiring service rights in Hawaïi.

Mr. Jeanniot: Hawaïi or Anchorage, which is also one of the main points on the Pacific route. But even if we had rights in Anchorage, it would be hard for us to fly Bangkok-Anchorage non-stop. I think that we will still have to find a point on the Pacific coast.

Mr. Ouellet: I presume that the government authorities are aware of this.

The Chairman: One last question.

Mr. Ouellet: Is there progress on this front, or have you had no answer from the government?

Mr. Jeanniot: We have let the government know our desire to have international routes and obviously this must be harmonized with all the bilateral agreements that will take shape in the coming years; I think that they are well aware of our desires. Now, it is not always easy to negotiate rights with the countries.

Mr. Ouellet: Thank you.

M. Benjamin: Monsieur Jeanniot, bienvenue encore une fois. Je sais qu'il est inutile de vous le rappeler, mais je veux répéter que je suis un grand défenseur du principe d'une compagnie aérienne nationale qui relève du secteur public dans notre pays, et ce, depuis de nombreuses années. Je suis très fier des réalisations de TCA et d'Air Canada. En fait, l'un des problèmes a toujours été l'attitude typique des Canadiens, qui consiste à se plaindre d'une chose que nous faisons bien, d'essayer de la miner, de lui nuire, de la détruire. Ce n'est pas rare chez nous. Nous devrions vanter ses mérites, la faire valoir, l'agrandir, l'encourager, mais nous faisons tout notre possible pour la miner.

[Texte]

[Traduction]

• 1610

Having said this, it seems to me that the regime Air Canada has been operating under for the last few years, and will continue now for even more so when this legislation and the new regulatory agency take effect, is that the taxpayers who develop the routes and build up the business, and who are just as much entitled to a return on their investment and good service as any private company, find those opportunities being eroded by regulations and legislation that allows, for example, a matter of entry and exit.

Anybody can enter when they want and leave when they want, which means they can come and cream the gravy off the top in the peak seasons and disappear in the low seasons. What happens then is if there is a . . . well, I call all of this a sort of an appeal and a return to mediocrity in many, many places in this country.

It is all very well to talk about being able to circle the globe while at the same time, Air Canada is left with no other choice but to leave, vacate a bunch of locations in Canada. I submit, Mr. Jeannot, that a small- or middle-sized city in this country, the market is only so large and the more you fractionalize the market, the more you have of comers and goers.

In the final analysis, the airline that will get told and be required to provide a service that is insufficient, inadequate or absent, will be Air Canada and the taxpayer is stuck again.

How can you be so enthusiastic for this legislation when after all these 50 years of effort on behalf of the people of Canada, you are welcoming something that can only in the long run do harm to even the opportunity of the taxpayers of Canada who have put up the damn money in the first place to get a return on their investment?

How can you welcome . . . you know, you can talk all you like about welcoming competition. Tell that to the folks in Sault Ste. Marie and London where they loved Air Canada. It is not there anymore.

The Chairman: They have more planes flying in.

Mr. Benjamin: Mediocre. I am not suggesting that every small- and middle-sized city in this country can have fancy several-times-a-day jet service, but at least they had a jet service and they had Air Canada.

You are just sort of following a corporate practice, I submit, that is no different from other airlines in this country or in other parts of the world, particularly the United States.

Let me put this to you: What other places are next on your list for abandoning to smaller air carriers or one or two of your major competitors? And you have only one or two left. Who is next? Stephenville, Yarmouth, Val-d'Or, Timmins, Sudbury, Sept-Îles—well, no, not Sept-Îles; that is in the Prime Minister's riding. You will not be allowed to vacate that one.

Cela dit, il me semble que la situation dans laquelle Air Canada a fonctionné ces dernières années, situation qui se maintiendra suite à l'adoption de ce projet de loi et à la mise en place d'un office de réglementation, c'est que le contribuable, qui a participé à la création des parcours et à la montée de l'entreprise, qui a lui aussi le droit, tout comme une entreprise privée, de toucher le fruit de ses investissements et d'obtenir un bon service, se fait jouer par une réglementation et des dispositions législatives qui permettront par exemple la mise en place et l'abandon du service.

Chacun peut offrir un service et l'abandonner à sa discrétion, ce qui signifie qu'on pourra prendre la crème en saison de pointe et disparaître pendant la basse saison. Ainsi, s'il y a . . . j'estime que nous faisons marche arrière et que, dans de nombreux endroits au pays, nous favorisons un retour à la médiocrité.

Il est bien beau de prétendre faire le tour du globe, alors qu'en même temps, Air Canada ne peut qu'abandonner, que quitter plein d'endroits au Canada. J'aimerais vous faire remarquer, monsieur Jeannot, que dans les petites et moyennes villes du pays, le marché est limité, et plus vous le fractionnez, plus il y aura de va-et-vient.

En dernière analyse, la compagnie qui se verra forcée de compenser un service insuffisant, inadéquat ou inexistant, ce sera Air Canada, et c'est encore le contribuable qui paiera.

Après avoir fait tant d'efforts, pendant 50 ans, pour le compte du public canadien, comment pouvez-vous faire preuve d'autant d'enthousiasme face à ce projet de loi, comment pouvez-vous accueillir si chaleureusement une situation qui, à long terme, ne pourra que détruire la possibilité, pour les contribuables canadiens qui ont à l'origine fourni l'argent, d'obtenir un rendement sur leurs investissements?

Comment pouvez-vous être heureux . . . vous pouvez dire autant que vous voulez que vous êtes heureux de la concurrence. Parlez-en aux habitants de Sault-Sainte-Marie et de London, où on adore Air Canada. Mais vous n'y êtes plus.

Le président: Ils ont un plus grand nombre de vols.

M. Benjamin: Médiocre. Je ne prétends pas que chaque petite et moyenne ville du pays peut jouir de plusieurs vols quotidiens par avions à réaction, mais au moins, lorsqu'on avait Air Canada, on avait un service d'avions à réaction.

À mon avis, vous suivez là les mêmes pratiques de gestion que les autres sociétés aériennes du pays et du monde, et tout particulièrement des États-Unis.

Quoi qu'il en soit, permettez-moi de vous poser la question suivante: quels sont les endroits suivants sur la liste des services que vous allez abandonner aux petits transporteurs aériens ou à l'un ou l'autre de vos principaux concurrents? D'ailleurs, il ne vous en reste qu'un ou deux. Quelle est la ville suivante? Stephenville, Yarmouth, Val d'Or, Timmins, Sudbury, Sept-Îles, non, pas Sept-Îles; c'est dans la circonscription du premier ministre. On ne vous permettra pas de l'abandonner.

[Text]

Can you give us a picture? We have gone through this and I am sure the honourable gentleman from Moncton will tell you the same thing, too; all the assurances and what not we had for several years on another matter. Is it not fair to suggest and expect that Air Canada will be ceasing its flights into a number more centres in this country over the next year or two?

• 1615

Mr. Jeannot: Mr. Benjamin, through the various smaller airlines which are part of the Air Canada family of companies now... Through a subsidiary of this corporation, we are at present back in between 110 and 120 communities in Canada. I think our view is that through the mechanism which is a new way of serving this country, we are rebuilding a trans-Canada airline network which is far more ambitious and complete than even the original mission of this corporation.

Admittedly, we are not doing it with fancier jets, as they have been called, but with smaller equipment which I think still has to be given a fair chance to prove itself. Most will be DASH-8 manufactured here in Canada, high tech stuff. The fact they have a propeller... It is really a gas turbine. There are turbo props. They are really jets with a propeller. When you look at the latest developments in engines, so-called unducted fans... In the future you are going to see some of these propellers which are different in shape on many airplanes the size of jets. They are the next generation of efficient engines.

I hope the result will be more service with higher frequencies between a number of those smaller cities. Still, we want to make sure the schedule of the smaller carriers, which have a smaller cost and can serve those communities more economically, will be fully integrated with that of the larger carrier. From a domestic and international point of view, I fondly hope... We are working hard to make sure it comes about. The resulting service will be better.

Beyond the trauma of having lost Air Canada and jets... I can understand that. Most of these cities believe they need access to an international network and a domestic network, good access in order to be able to grow industrially and economically. If the schedules are well harmonized, I think the combination can provide them better access to the rest of the world and access to them by the rest of the world which would enable them to continue to grow at an economical cost.

I think the system we are trying to build together is one which will prove to be a fairly good one. Once it has proven itself and lived for a little while... In that process, we are trying to minimize the disruptions which can come with it. Admittedly, there is going to be some slight disruption always, but we are trying very hard to minimize that.

In terms of station abandonment for which Air Canada has plans, the only one we have talked about is Yarmouth. Whenever we feel Air Nova or other carriers are providing adequate service... It is building up. When the confidence is there... I think we already told the community and the people

[Translation]

Donnez-nous un aperçu. On a déjà vécu la même chose, et je suis persuadé que l'honorable député de Moncton vous le dira aussi; nous nous rappelons tous des promesses qu'on nous a faites pendant plusieurs années dans une autre affaire. N'y a-t-il pas lieu de s'attendre à ce que Air Canada cesse ses vols à destination de plusieurs autres villes, au Canada, au cours des deux prochaines années?

M. Jeannot: Monsieur Benjamin, par l'entremise des diverses petites compagnies d'aviation qui font maintenant partie de la famille Air Canada... Grâce à une filiale de la société, nous sommes à nouveau présents dans 110 à 120 localités au Canada. Nous estimons que grâce à ce mécanisme, qui constitue une nouvelle façon de servir le pays, nous remettons en place un réseau aérien trans-canadien encore plus ambitieux et complet que celui envisagé dans le mandat originel de cette société.

Je reconnais que nous n'utilisons pas des avions à réaction dernier cri, comme on les appelle, mais de l'équipement plus petit, auquel on doit donner, je crois, la possibilité de faire ses preuves. Il s'agira du DASH-8, fabriqué au Canada, de l'équipement de haute technologie. Le fait qu'il y a une hélice... En réalité, il s'agit d'une turbine à gaz. Il s'agit de turbo réacteurs. Ce sont des avions à réaction, dotés d'une hélice. Le dernier cri en fait de moteurs, c'est ce qu'on appelle les propulseurs sans arrivée d'air... À l'avenir, vous verrez certains de ces hélices de formes différentes sur de nombreux avions de la taille d'un avion à réaction. Il s'agit de la prochaine génération de moteurs à haute efficacité.

J'espère qu'il en résultera un service d'une plus grande fréquence entre plusieurs petites villes. Nous voulons néanmoins nous assurer que les horaires des petits transporteurs, dont les coûts sont moindres et qui peuvent donc desservir de façon plus économique ces localités, s'intégreront pleinement aux horaires du gros transporteur. Et au pays et à l'étranger, j'espère sincèrement... Nous y travaillons très fort. Nous obtiendrons un meilleur service.

Quant au traumatisme associé à la perte d'Air Canada et des avions à réaction... je le comprends. La plupart des villes croient qu'elles doivent avoir accès à un réseau international et national, un bon accès, afin de pouvoir favoriser la croissance industrielle et économique. Si les horaires sont bien intégrés, je crois que cette association offrira un meilleur accès au reste du monde, ce qui permettra à ces villes de croître sans qu'il nous en coûte les yeux de la tête.

Je crois que le réseau que nous tentons ensemble de mettre en place sera bon. Une fois qu'il aura fait ses preuves, qu'il aura survécu pendant un certain temps... Dans l'intervalle, nous essayons de réduire au minimum les dérangements. Je reconnais qu'il y aura toujours quelques dérangements, mais nous faisons tout notre possible pour les réduire.

Quant à l'abandon de services par Air Canada, il n'est question que de Yarmouth. Lorsque nous estimerons que Air Nova, ou un autre transporteur, offre un service adéquat... Ça vient. Lorsqu'on a confiance... Je crois que nous avons déjà prévenu la ville, et la population est au courant. C'est le

[Texte]

are well aware of it. That is the only other point for which we have any plans in the foreseeable future.

Mr. Benjamin: I will ask you that question again next year. Mr. Chairman and Mr. Jeannot, these airlines for which you have part ownership in or an arrangement with . . . I notice in your submission you mention the whole matter of the kind of service they provide, baggage and whatnot. Do you keep any kind of watching brief over them in terms of their practices, aside from anything the Canadian Transport Commission might do? Do you keep any kind of watching brief over them in terms of their maintenance practices, overhauls and their capacity to maintain the ultimate in safe and secure equipment and crews? Do you look the other way if they are trying to cut a few corners? Do you feel it is in the best interest of Air Canada to make sure they live up to the same kind of standards you have? Do you have any way of seeing they do?

• 1620

Mr. Jeannot: Yes. We have to strike the right balance between allowing these carriers to have their own individuality and be really regional carriers identified with Atlantic Canada or identified with B.C. or wherever they may be, so that they are truly recognized as local carriers caring for the needs of those communities and behaving in a fashion that the community expects them to behave.

We want them to have a lot of individuality from that point of view. At the same time, these carriers have the seal of approval of Air Canada, which carries a lot of responsibility. Therefore, we have begun discussing . . . because this is a new phenomenon in many ways. We only began our association very recently with an Air B.C. and with an Austin Airways. Air Nova is something that has been developing well in terms of relationship.

From the standards of safety, we certainly will insist that they have similar safety standards to ours and from a reliability point of view; again, because of the network impact, the connections with us and so on, they will be required to adhere to the same levels of quality standards.

From an image point of view, I think they should be recognizable as part of the Air Canada family while being still an Air B.C. or an Air Nova kind of thing. We are more concerned about operational standards, about airworthiness, about safety, and these will continue to be a main preoccupation.

We will have several of our executives on their board, we will have working committees that will get together from time to time from our flight ops groups, from our own maintenance groups, from our own operations control groups. I believe that through these mechanisms, we can provide enough assurance of a good level and a high level of quality and safety.

Mr. Benjamin: You feel, then, that you can oversee them enough that they will not be able to even try to cut corners,

[Traduction]

seul autre endroit que toucheraient nos plans dans un avenir prévisible.

M. Benjamin: Je vous reposerai la question l'an prochain. Monsieur le président, monsieur Jeannot, ces sociétés aériennes qui vous appartiennent en partie, ou avec lesquelles vous vous êtes entendus . . . J'ai remarqué dans votre mémoire que vous parliez du genre de service qu'elles allaient offrir, les bagages, etc. Est-ce que vous les surveillez, est-ce que vous suivez de près leurs pratiques, en plus de ce que fait la Commission canadienne des transports? Est-ce que vous surveillez leurs méthodes d'entretien, de remise en état, leur capacité d'offrir l'équipement le plus sûr et le plus sécuritaire, et des équipages à la hauteur? Fermez-vous les yeux si l'on essaie de rogner sur les dépenses? Estimez-vous qu'il est dans le meilleur intérêt d'Air Canada de s'assurer que ces autres compagnies respectent les mêmes normes que vous? Disposez-vous de moyens pour vous en assurer?

M. Jeannot: Oui. Il nous faut parvenir à un bon équilibre qui permette à ces transporteurs d'avoir leur propre individualité et d'être des transporteurs régionaux qui s'identifient vraiment avec les Maritimes ou avec la Colombie-Britannique ou avec toute autre région, de façon à être réellement perçus comme des transporteurs locaux qui se préoccupent des besoins des localités et se comportent comme les localités s'y attendent.

De ce point de vue, nous tenons à ce qu'ils aient une forte individualité. Par ailleurs, ces transporteurs ont l'approbation d'Air Canada, qui a une grande responsabilité. Par conséquent, nous avons commencé à discuter . . . et c'est n'est-ce-pas un nouveau phénomène à bien des égards. Ce n'est que tout récemment que nous nous sommes associés à Air B.C. et à Austin Airways. Nos relations avec Air Nova vont bien.

Du point de vue de la sécurité, nous exigerons certainement que les autres compagnies adoptent des normes de sécurité semblables aux nôtres et soient aussi fiables que nous; là encore, parce qu'il s'agit d'un réseau, à cause des correspondances, il leur faudra respecter les mêmes normes de qualité que nous.

Quant à l'image de marque, il faut que l'on reconnaisse que ces compagnies font partie de la famille d'Air Canada tout en restant Air B.C. ou Air Nova. Ce qui nous préoccupe davantage, ce sont les normes de fonctionnement, la navigabilité, la sécurité dans les airs, et cette préoccupation principale demeurera.

Plusieurs de nos cadres siégeront au conseil d'administration de ces compagnies, nous allons créer des comités de travail constitués de membres de nos groupes des opérations aériennes, de nos propres groupes d'entretien, de nos propres groupes de contrôle des activités, et ces comités se réuniront lorsque la situation l'exigera. Grâce à ces mécanismes, je crois que nous pourrions assurer un haut niveau de qualité et de sécurité.

M. Benjamin: Vous estimez donc que vous pouvez les surveiller suffisamment pour que ces petites compagnie

[Text]

that you are on top of them well enough that there will be no attempts even at corner-cutting?

Mr. Jeannot: We certainly would insist on that, but on the other hand, additional safety investigations are carried out periodically by the enforcement branch of safety and regulations in the Department of Transport, who do periodically assure themselves that carriers are properly conducting their affairs from a technical, from an operating and an airworthiness point of view, and they do carry out a lot of inspections on a random basis and periodically go through the whole company, examining the manuals and the procedures and so on.

Again, as I said, there has been some further strengthening of the safety dimension in the Department of Transport and I think a greater level of competence exists there that has the responsibility of ensuring safety in this country.

Mr. Benjamin: You mentioned Air B.C.; apparently you have closed your ticketing office in Victoria and Air B.C. does your ticketing. What happens to those employees there and any other places where you do that? And will Air B.C. also take over your baggage handling in Victoria?

Is Victoria at two flights a day also a city that you can turn over in favour of Air B.C. and forget about it? I mean, you are down to two flights a day now, and if they are whipping people over into Vancouver for you, is it your intention that you will continue daily flights in and out of Victoria, or is it just to become a feeder station for Vancouver airport?

And what about these employees as and when you rationalize and close down ticketing, baggaging, whatever?

• 1625

Are you able to absorb them in your system, or do you see to it that they get transferred to Air B.C. or any other airline without any losses to themselves?

Mr. Jeannot: We have no intention of not remaining present in Victoria. Of course the Air B.C. role in Victoria is essentially one of providing the linkage with Vancouver and also providing north-south feed. I believe they are just beginning an operation to Seattle as well.

We were handling Time Air in Victoria, and as Time Air became part of the other camp they switched their work away from us. This is the kind of adjustment which will come, but our people will be protected. We will offer something to any people who are surplus at any one point in time.

If they have enough service and are interested in early retirement, a number of other things could be accommodated. If they prefer to stay in Victoria, we will work with Air B.C. to provide a soft-entry mechanism which permits them to adjust to a different employer. They will be protected with jobs elsewhere in the system and primarily in Vancouver if it is convenient.

[Translation]

n'essaient même pas de couper les coins, que vous allez pouvoir les avoir à l'oeil?

M. Jeannot: Nous allons certainement nous y consacrer, mais, par ailleurs, la Direction de la sécurité et de la réglementation du ministère des Transports effectue des enquêtes supplémentaires en matière de sécurité afin de s'assurer que les transporteurs agissent correctement sur le plan technique ainsi que sur le plan de l'exploitation et de la navigabilité; cette direction effectue un grand nombre d'inspections au hasard, sur tous les aspects de l'entreprise, examinant les manuels et les procédures, etc.

Encore une fois, comme je l'ai dit, on a augmenté le personnel de la Direction de la sécurité du ministère des Transports et je crois que ce service responsable d'assurer la sécurité est d'une grande compétence.

M. Benjamin: Vous avez parlé de Air B.C.; il semble que vous ayez fermé votre comptoir à Victoria et que c'est Air B.C. qui vend vos billets. Qu'est-il arrivé aux employés qui se trouvaient là ou qu'advierait-il de ceux qui se trouveraient dans tout autre endroit que vous fermeriez? Est-ce que Air B.C. va également s'occuper des bagages à Victoria?

Est-ce que Victoria, avec ses deux vols par jour est aussi une ville que vous pouvez confier à Air B.C. et oublier? Autrement dit, maintenant que vous n'avez plus que deux vols par jour et que c'est Air B.C. qui transporte vos voyageurs jusqu'à Vancouver, avez-vous l'intention de maintenir les vols quotidiens à destination et en provenance de Victoria ou s'agira-t-il simplement d'une ligne d'apport intérieure qui alimentera l'aéroport de Vancouver?

Que va-t-il arriver aux employés lorsque vous allez rationaliser vos opérations et fermer les guichets, la consigne, etc.?

Êtes-vous en mesure de les intégrer dans votre réseau ou de vous assurer qu'ils obtiennent des emplois chez Air B.C. ou chez un autre transporteur, sans qu'ils soient perdants?

M. Jeannot: Nous n'avons pas l'intention d'abandonner Victoria. Évidemment, Air B.C. ne fait essentiellement à Victoria qu'offrir la liaison avec Vancouver et aussi dans le sens nord-sud. Je crois que la compagnie est sur le point de commencer à desservir Seattle.

Nous nous occupons des affaires de Time Air à Victoria, mais lorsque cette compagnie a adhéré à l'autre camp, elle nous a retiré ses affaires. Il faut s'attendre à des ajustements de ce genre, mais nos employés seront protégés. Nous allons offrir autre chose à tous ceux qui deviendraient surnuméraires à un moment ou à un autre.

Si ces employés ont suffisamment d'ancienneté, et souhaitent prendre une retraite anticipée, plusieurs arrangements sont possibles. S'ils préfèrent rester à Victoria, nous allons nous entendre avec Air B.C. pour leur faciliter l'adaptation chez leur nouvel employeur. Des emplois leur seront offerts ailleurs dans le réseau, surtout à Vancouver si cela leur convient.

[Texte]

I really do not have any numbers on how many people are involved at this time, Mr. Benjamin. I think in all cases we have been able to address, we have attempted to ease the difficulties for our people, and it certainly continues to be an important aim for us.

Mr. Benjamin: Do you have any arrangements with these other airlines, Air B.C. and the other ones you have relationships with in one form or another, for integrating pension plans and fringe benefits? Is it all intermingled between your company and these other ones which you have either agreements with or part ownership of? Is there going to be a mixing together so that you do not have employees moving from one airline to another at some great personal risk?

Mr. Jeannot: It is too early to tell how far we would go in terms of accommodating some of these. Right now they are all different. We have only recently received Orders in Council enabling us to close the deal on these corporations. A lot of things need to be addressed in the next time frame.

Mr. Benjamin: I appreciate some of this is no doubt in the realm of collective bargaining, but if you are going to minimize disruption, I would hope Air Canada is going to take a large hand in seeing to it the playing field for the employees as well as the customer remains somewhat level and is not a one-sided street.

The Chairman: Last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I want to move to this whole matter of the reciprocal arrangements, particularly between Canada and the United States, but it may apply to other countries as well.

As of now, what is the balance between the number of U.S. airlines which can operate in and out of Canada, either in terms of number of airlines or the number of locations, as compared to the opportunity for Air Canada and other Canadian airlines to operate in and out of the United States locations? Is it relatively even? What is the situation?

This leads up to whether you feel there should be anything in the legislation providing some protection of access for Air Canada and other Canadian airlines. What is the situation in terms of this balance in reciprocity?

Mr. Jeannot: I do not have the numbers here, but I am sure they can be obtained. They must be readily available. The number of routes which have been exchanged over the years tend to favour the U.S. carriers over Canadian carriers. There are more routes that have been exchanged between the two countries which have gone to the U.S. carriers than have gone to the Canadian carriers.

• 1630

That in itself is perhaps not the most damaging dimension that I referred to previously. It is that when these route exchanges took place, in some cases many years ago—it could have been part of the 1973 U.S.-Canada bilateral, for instance—the U.S. industry structure was such, and the

[Traduction]

Je ne sais vraiment pas combien d'employés sont touchés, pour l'instant, monsieur Benjamin. Dans tous les cas qui se sont présentés, nous avons essayé de faciliter les choses pour nos employés et cet objectif est toujours important pour nous.

M. Benjamin: Avez-vous des ententes avec ces autres compagnies aériennes, Air B.C. et toutes les autres avec lesquelles vous avez un rapport quelconque, en vue d'intégrer les régimes de pension et les avantages sociaux? Est-ce que tout est relié entre votre compagnie et les autres avec lesquelles vous avez passé des accords ou dont vous êtes en partie propriétaires? Allez-vous tout amalgamer de façon à ce que les employés puissent passer d'une compagnie à l'autre sans grand risque?

M. Jeannot: Il est encore trop tôt pour dire dans quelle mesure nous allons pouvoir organiser tout ça. Pour l'instant, toutes les compagnies sont différentes. Nous n'avons que tout récemment reçu le décret qui nous permet de conclure des ententes avec ces sociétés. Il reste encore beaucoup de choses à régler.

M. Benjamin: Je sais qu'une partie de tout cela entre sans aucun doute dans le cadre des conventions collectives, mais si vous voulez réduire les effets au minimum, j'ose espérer que vous allez vous assurer que les règles du jeu, et pour les employés et pour les clients, demeureront plus ou moins les mêmes et que les dés ne seront pas pipés.

Le président: Dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais maintenant passer à toute cette question de la réciprocité entre tout particulièrement le Canada et les États-Unis, et peut-être aussi d'autres pays.

À l'heure actuelle, quel est le nombre de transporteurs américains qui peuvent avoir des vols en provenance ou à destination du Canada, ou le nombre d'endroits où ils peuvent opérer, par rapport à ce qu'Air Canada et d'autres compagnies aériennes canadiennes sont autorisées à faire parallèlement aux États-Unis? Y a-t-il plus ou moins équilibre? Quelle est la situation?

Je veux ainsi vous amener à nous dire si vous croyez que le projet de loi offrira une certaine garantie d'accès à Air Canada et aux autres transporteurs canadiens. Quel est le niveau de réciprocité?

M. Jeannot: Je n'ai pas les chiffres ici, mais je sais que nous pouvons les obtenir. Ça doit se trouver facilement. Les routes échangées au fil des ans favorisent plutôt les transporteurs américains que les Canadiens. Quand il y eut échange entre les deux pays, plus de routes ont été attribuées à des transporteurs américains qu'à des transporteurs canadiens.

Et ce n'est peut-être pas là l'aspect le plus grave du problème dont j'ai parlé précédemment. En fait, lorsque l'échange de routes a eu lieu, dans certains cas il y a de nombreuses années—peut-être dans le cadre des discussions bilatérales canado-américaines de 1973 par exemple—la structure de

[Text]

regulation was such, that the value of the rights exchanged were defined and known.

I will give you an example. At that time, Canada and the United States exchanged rights between Boston and Montreal. When you exchange the economic value, when you carry out a bilateral, you really are exchanging rights to entry to markets, and you attempt to be balanced in these entries to the markets. So you say to Canada: you can have an airline flying between Montreal and Boston; you could say to the Americans: you can have an airline flying Boston to Montreal. That market today is still 110 passengers a day. That is the size of that Boston-Montreal market—hardly enough for two DC-9s. You cannot make money with two DC-9s.

But what happens? At that time, or earlier than that, the U.S. Customs were so horrible on arrival that the Canadian public was outraged, and finally a solution had to be found, which is known as pre-clearance. In other words, instead of clearing Customs and Immigration when you arrive in the United States and being in a big queue with 10,000 other people arriving from all parts of the world, you are pre-cleared in Montreal, in Toronto, in quite a number of points.

And that is great for the public, except that with U.S. deregulations that allowed them to fly anywhere inside of the United States, once you have pre-cleared in Montreal on your way to Boston, you could fly anywhere else. As a result of that, Delta, for instance, in spite of the fact that the true one-day market was only 110 passengers a day, will schedule three or four wide-bodies out of Montreal to Boston—not to take care of that Boston traffic which we had exchanged, but to take people from Montreal to Atlanta, from Montreal to Fort Lauderdale, from Montreal to Washington, from Montreal to anywhere, through their hubs in Boston. Therefore, we can not participate in that market, but they can.

It is a function of two things, essentially. It is a function of the power of their hubs, and it is a function of the fact that pre-clearance has literally annexed the key Canadian cities to the American network. We as a Canadian carrier, should we choose to fly to Boston, could only go Montreal-Boston and participate in that very small market. And so that makes the ballgame very unbalanced.

We do very well against U.S. carriers when it is an end point, like Montreal-Miami, or Toronto-Tampa, or Toronto-Los Angeles, where people do not go anywhere else but just stay there. We get at least 50% of the market.

Mr. Benjamin: Does pre-clearance apply there too?

Mr. Jeannot: Pre-clearance applies there too, but it does not have that much of an impact. It is one of the shorter gateways... have a drawing power, like Chicago. If we fly Toronto to Chicago our people have to get off in Chicago,

[Translation]

l'industrie aux États-Unis était telle, les règlements étaient tels qu'on connaissait la valeur des droits échangés.

Je vais vous en donner un exemple. C'est à cette époque que le Canada et les États-Unis échangeaient des droits d'atterrissage entre Boston et Montréal. Dans le cadre de discussions bilatérales, c'est un échange de valeur économique qui s'effectue, un échange de droits d'entrée sur des marchés et donc vous tentez d'équilibrer ces entrées. Vous dites donc au Canada: vous pouvez autoriser une compagnie aérienne à assurer le service entre Montréal et Boston; vous pouvez alors dire aux Américains: vous pouvez assurer la liaison Boston, Montréal. Encore aujourd'hui, ce marché représente 110 passagers par jour. Ce marché entre Boston et Montréal—remplit à peine deux DC-9. Vous ne pouvez pas faire de l'argent avec deux DC-9.

Que se produit-il? À l'époque, ou avant, la douane américaine offrait un service tellement lamentable à l'arrivée que la clientèle canadienne en était outrée; on a fini par trouver une solution, le pré-contrôle douanier. En d'autres termes, au lieu de devoir passer aux douanes et à l'immigration en arrivant aux États-Unis, au lieu de faire la queue avec 10,000 autres voyageurs de partout dans le monde, vous remplissez les formalités des contrôle douanier à Montréal, à Toronto—en bien des endroits.

C'est parfait pour le public, sauf que la déréglementation aux États-Unis permet maintenant au voyageur de se rendre ensuite n'importe où aux États-Unis. Après le pré-contrôle douanier à Montréal, en route vers Boston, vous pouvez continuer pour aller n'importe où. Par conséquent, Delta, par exemple, même si le marché réel n'était que de 110 passagers par jour a prévu trois ou quatre gros transporteurs sur le trajet Montréal-Boston—non pas pour assurer la liaison vers Boston que nous avions échangée, mais pour transporter les voyageurs de Montréal à Atlanta, de Montréal à Fort Lauderdale, de Montréal à Washington, de Montréal à où que ce soit, par Boston. Nous sommes exclus de ce marché, mais les Américains eux y ont accès.

Essentiellement, c'est le résultat de deux choses. D'abord de la puissance qu'ils tirent de leurs points de transfert et ensuite du fait que le pré-contrôle douanier a littéralement annexé les grands centres canadiens au réseau américain. Comme transporteur canadien, si nous décidions d'assurer la liaison avec Boston nous ne pourrions relier que Montréal et Boston et par conséquent nous n'aurions accès qu'à cette petite part du marché. Tout s'en trouve déséquilibré.

Nous réussissons très bien à faire concurrence aux transporteurs américains lorsqu'il s'agit d'une destination finale, comme Montréal-Miami ou Toronto-Tampa, ou Toronto-Los Angeles, lorsque c'est la destination des voyageurs. Nous avons au moins 50 p. 100 du marché.

M. Benjamin: Y a-t-il un pré-contrôle douanier dans ces cas aussi?

M. Jeannot: Oui, mais cela n'a pas beaucoup d'importance. Ce sont les plus courts trajets... qui attirent, comme vers Chicago. Si nous transportons notre clientèle de Toronto à Chicago, elle doit descendre à Chicago alors qu'*American*

[Texte]

while American Airlines might fly from Toronto to Chicago to Denver, or Toronto to Chicago to Phoenix, and catch all that traffic to those places. Then of course they have the power of their hubs, which provide them with a greater frequency. It is very tough to compete against that.

That is what constitutes an imbalance between the United States and Canada right now. Otherwise, our quality is great and we would take our chances on the U.S. market any time.

Mr. Benjamin: Surely this should lessen your enthusiasm for the legislation. Is there . . . ?

The Chairman: I am glad we are getting back to the legislation. This is very interesting, but it is not the Air Canada annual report. There is a section which makes Mr. Benjamin's questions quite legitimate, section 86, which says the Minister can direct the agency about international agreements and bilaterals. That is why the Chair really can not object to the question, but there have been several things in your brief, specifically, that are against the bill, or you have raised questions about the bill that the members have not even asked yet. I mean, this is very interesting, but we have other witnesses and we have other members to question.

Mr. Benjamin: Is there anything about section 86 that you would like to see changed or improved?

The Chairman: That would have been good, and that answer would have been short.

Mr. Benjamin: Well, you know, if you would wait for it—

The Chairman: The 20 minutes are already—

• 1635

Mr. Benjamin: I was getting there.

The Chairman: You are 20 minutes again, so your time is over anyway. Mr. Jeannot, just before we toss it to Mr. Clifford, I am interested in what you said about the bill. Evidently from page 18 of your brief, which is a very general and interesting brief—and you do not have specific amendments—I gather you do not like the provisions of the bill in terms of protection to the north. I would like your comments on that.

Secondly, on page 16 when you talk about the limitation of control and ownership, which is very relevant and in the bill, do you think the present provision in the bill that 75% ownership is protection enough so you do not have the breakdown in the domestic air transportation network that you say could crumble the whole system and make it fail?

Mr. Jeannot: For your first question, Mr. Chairman, I feel that on the points to the north we would like to distinguish between the service between the Arctic islands and the service between the main pipeline north-south, such as Frobisher to Toronto or Montreal. All we are saying is that those intra-Arctic island services are small enough and weak enough to

[Traduction]

Airlines assure la liaison de Toronto à Chicago pour ensuite continuer à Denver ou à Phoenix, récupérant ainsi tout le trafic vers ces destinations. Il y a ensuite l'importance des aéroports de transit qui permet une plus grande fréquence de vols. Il est très difficile de faire concurrence à tout cela.

C'est ce qui crée le déséquilibre entre les États-Unis et le Canada à l'heure actuelle. Sinon, à la lumière de la grande qualité de nos services, nous serions prêts à courir notre chance sur le marché américain, n'importe quand.

M. Benjamin: Cela devrait réduire l'enthousiasme que vous avez manifesté pour le projet de loi. Est-ce qu'il y a . . . ?

Le président: Je suis heureux de voir que nous en revenons au projet de loi. Tout cela est très intéressant, mais nous n'étudions pas le rapport annuel d'Air Canada. Une disposition du projet de loi légitimise tout à fait les questions de M. Benjamin, je parle de l'article 86 qui prévoit que le ministre peut donner des directives à l'office en ce qui concerne les accords internationaux ou bilatéraux. C'est pourquoi je ne saurais rejeter la question, mais à plusieurs endroits dans votre mémoire, vous vous opposez expressément au projet de loi et vous avez soulevé des questions que les membres du Comité n'avaient pas encore abordées. Tout cela est très intéressant, mais il y a d'autres témoins et il y a d'autres intervenants.

M. Benjamin: Y a-t-il quoi que ce soit à l'article 86 que vous souhaitiez voir modifier ou améliorer?

Le président: C'était là une bonne question, et la réponse aurait été courte.

M. Benjamin: Eh bien vous savez, si vous voulez attendre . . .

Le président: Cela fait déjà 20 minutes . . .

M. Benjamin: Je venais au fait.

Le président: Cela fait 20 minutes; de toute façon, votre temps est écoulé. Monsieur Jeannot, avant que je ne passe la parole à M. Clifford, ce que vous avez dit au sujet du projet de loi m'intéresse. Il est évident à la lecture de la page 18 de votre mémoire, excellent et très intéressant mémoire soit dit en passant—et vous n'y recommandez pas d'amendements précis—mais j'en conclus que vous n'aimez pas les dispositions du projet de loi sur la protection vers le Nord. J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus long.

Deuxièmement, à la page 16, lorsque vous parlez de limiter le contrôle et la propriété, point très pertinent qui figure dans le projet de loi, voulez-vous dire que la disposition actuellement prévue dans le projet de loi sur un taux de propriété de 75 p. 100 suffira à empêcher l'effondrement du réseau de transport national qui pourrait entraîner, comme vous le dites, l'effondrement de tout le système?

M. Jeannot: En ce qui concerne votre première question, monsieur le président, j'estime que dans le cas des destinations dans le Nord, nous voulons qu'il y ait une distinction entre le service entre les îles de l'Arctique et le service le long du pipeline principal nord-sud, c'est-à-dire entre Frobisher Bay et Toronto ou Montréal. Tout ce que nous disons dans notre

[Text]

need protection, but we feel that the north-south is mature and could stand competition.

The Chairman: Thank you and just before I switch to Mr. Clifford, what do you think about the foreign-ownership provision? Is it strong enough in the bill now to protect the American Uniteds and Americans from coming in here and doing what you say could, and understandably would, break down our domestic transportation system?

Mr. Jeannot: What I am saying, Mr. Chairman, is we have to bear in mind the fact that right now the U.S. players have a definitive advantage to deregulation—and through their hubs. As we open it up to them any further, we have to bear that in mind. The other thing is that we would like to see greater fairness of access to markets for Canadian carriers. Right now the situation is unbalanced to them.

The Chairman: What about bilateral agreements?

Mr. Jeannot: That is a bad idea.

The Chairman: The previous governments have done it. It has nothing to do with Bills C-18 or C-19. Is that not correct?

Mr. Jeannot: It may be correct, but on the other hand . . .

The Chairman: I mean, you do not like it, but it has nothing to do with Bills C-18 or C-19. It will be an interesting exposition for when we have your annual report. Some people are saying there is too much in the bill already in terms of railways. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Some of this has been covered already and it is no secret to you, Mr. Jeannot, that you closed Air Canada in London. We had a lot of talk about that in previous meetings. I believe it happened in Sault Ste. Marie as well, and maybe in other places.

There has been a lot of suggestion that closures, particularly in my city, in my riding, are directly related to the regulatory reform going on. The implication is that none of this ever happened before this government got into regulatory reform. Can you tell me and inform this committee what your record was prior to 1986, say from 1966 to 1986, that 20-year span? Did you close any stations in that period of time?

Mr. Jeannot: Oh, yes. I do not think we have closed any in Canada in the last four or five years. We have closed Cleveland. We have closed a number of international stations, but in the past 20 years we have probably been out of 20 different stations in Canada many times, simply relinquishing the road to a more local carrier capable of operating smaller airplanes.

Mr. Clifford: This has happened before. This is not—

Mr. Jeannot: Oh, it has happened.

Mr. Clifford:—just because of regulatory reform.

[Translation]

mémoire, c'est que les services entre les îles de l'Arctique sont tellement petits et faibles qu'il faut les protéger, alors qu'à notre avis, la liaison nord-sud a suffisamment évolué et peut faire face à la concurrence.

Le président: Merci, mais avant de céder la parole à M. Clifford, que pensez-vous de la disposition sur la propriété étrangère? Cette disposition est-elle suffisamment étoffée pour empêcher *American United* et les Américains en général de venir ici ce qui, comme vous le dites, pourrait, c'est tout à fait entendu, entraîner l'effondrement de notre réseau national de transport?

M. Jeannot: Ce que je prétends, monsieur le président, c'est qu'il ne faut pas oublier qu'à l'heure actuelle, les intervenants américains peuvent certainement tirer avantage de la déréglementation—grâce à leurs points de correspondance. Il ne faudra pas l'oublier en leur accordant un plus grand accès. Nous aimerions également que les transporteurs canadiens jouissent d'un accès plus juste. À l'heure actuelle, ils sont défavorisés.

Le président: Que diriez-vous d'ententes bilatérales?

M. Jeannot: Ce n'est pas une bonne idée.

Le président: Les gouvernements précédents l'ont fait. Cela n'a rien à voir avec les projets de loi C-18 ou C-19. N'est-ce pas?

M. Jeannot: En effet, mais par ailleurs . . .

Le président: Cela ne vous convient pas, mais cela n'a rien à voir avec les projets de loi C-18 ou C-19. Ce sera intéressant lorsque nous aurons votre rapport annuel. Certains prétendent qu'on parle déjà trop du transport ferroviaire dans le projet de loi. Monsieur Clifford.

M. Clifford: On en a déjà parlé et je ne vous apprends rien en vous disant, monsieur Jeannot, que vous avez mis fin au service d'Air Canada à London. Nous en avons beaucoup parlé lors de réunions précédentes. La même chose s'est produit, je crois, à Sault Ste Marie, et peut-être ailleurs.

On a laissé entendre que ces fermetures, surtout dans ma ville, dans ma circonscription, étaient directement liées à la réforme en cours. On laisse entendre par là que cela ne s'était jamais produit avant que le gouvernement actuel n'entreprenne une réforme de la réglementation. Pouvez-vous me dire et dire au Comité quelle a été votre performance avant 1986, disons de 1966 à 1986, soit une période de 20 ans? Avez-vous fermé certaines de vos bureaux pendant cette période?

M. Jeannot: Oui. Je ne crois pas que nous ayons fermé quoi que ce soit au Canada au cours des quatre ou cinq dernières années. Mais nous avons fermé nos locaux à Cleveland. Nous avons fermé plusieurs locaux à l'étranger, mais au cours des 20 dernières années, nous nous sommes probablement retirés de 20 endroits différents au Canada, à plusieurs reprises, pour céder tout simplement la place à un transporteur local capable d'utiliser de plus petits avions.

M. Clifford: Cela s'est produit auparavant. Ce n'est pas . . .

M. Jeannot: Cela s'est produit.

M. Clifford: . . . à cause de la réforme de la réglementation.

[Texte]

Mr. Jeannot: No, and I do not think we would have suggested that ourselves. We believe the times, the evolution, the cost structure, and the ability of a smaller carrier to serve that in which we had an interest were such that we could ensure the community would be well served from that point of view.

Mr. Clifford: Further then to the Air Ontario scenario based in London, now controlled by Air Canada. When are we going to see the DASH-8s you talk about on page 10 in your submission? When are we going to see that?

Mr. Jeannot: There are quite a few DASH-8s on order, but most of the regional carriers of Canada... unfortunately De Havilland has been a little late in their production. They are coming out as fast as they can produce them, but they have been delayed. I hope they will catch up. I would say there should be several operating in Ontario this year, some out of London.

• 1640

Mr. Clifford: This is the only place I really care about. Can you give me a date? Can you tell the good burghers in southwestern Ontario when we might see one of these DASH-8s we were promised quite a few months ago?

Mr. Jeannot: I will be very pleased to send you the last delivery schedule. I do not have it with me but I will make it available to you.

Mr. Clifford: I will get it. The other comment you made was about safety. You said there would be no compromise in Air Canada about safety, etc. There has been a lot of discussion that with re-regulation, safety may be compromised. I was delighted to see your position. What would be your position with a company like Air Ontario? What guarantee do you have that in Air Ontario there will be no compromise for safety?

Mr. Jeannot: As I indicated a few minutes ago on a similar kind of question, we have presence on the board, we have operating exchanges at the operating level in terms of ensuring or insisting on reliability and punctuality of the services. We also are interested from an overall airworthiness point of view that minimum standards are maintained to our satisfaction. Beyond this, again I suggest—

Mr. Clifford: Is it going to be the same standard? Is it as good as Air Canada's standards? This is what I want to know.

Mr. Jeannot: Comparatively speaking, for the type of equipment, yes, I would say so.

Mr. Clifford: The standards are as high and are as rigorously applied.

Mr. Jeannot: They should be, yes.

Mr. Clifford: I do not like the "should" in there, sir.

[Traduction]

M. Jeannot: Non, et je ne crois pas que nous l'ayons laissé entendre. Nous croyions que la conjoncture, l'époque, l'évolution, la structure des coûts et la capacité des petits transporteurs de desservir des marchés qui étaient les nôtres étaient tels que nous pouvions nous assurer que la localité serait bien servie.

M. Clifford: Parlons encore un peu du cas de Air Ontario installé à London et contrôlé maintenant par Air Canada. Quand obtiendrons-nous les DASH-8 dont vous parlez à la page 10 de votre mémoire? Quand les verrons-nous?

M. Jeannot: Nous avons commandé plusieurs DASH-8, mais la plupart des transporteurs régionaux au Canada... malheureusement De Havilland accuse un certain retard dans sa production. Ils les sortent aussi vite que les impératifs de production le permettent, mais il y a eu des retards. J'espère qu'ils vont réussir à rattraper cela. Je pense qu'il devrait déjà y en avoir en service cette année en Ontario, notamment à partir de London.

M. Clifford: C'est la seule ville qui m'intéresse vraiment. Pouvez-vous me donner une date? Pouvez-vous dire aux bons bourgeois du sud-ouest de l'Ontario quand nous allons pouvoir enfin monter dans ces DASH-8 que l'on nous avait promis il y a déjà plusieurs mois?

M. Jeannot: Je me ferai un plaisir de vous faire parvenir le nouveau calendrier de livraison. Je ne l'ai pas ici, mais je vous l'enverrai.

M. Clifford: Vous avez ensuite parlé de sécurité. En disant que Air Canada ne transigerait pas là-dessus, etc. On a beaucoup dit que la déréglementation nuirait à la sécurité. Votre détermination me ravit. En diriez-vous autant d'Air Ontario? Êtes-vous sûr que cette compagnie ne va pas non plus transiger sur les questions de sécurité?

M. Jeannot: Comme je l'ai déjà dit il y a quelques instants, en réponse à une question analogue, nous sommes représentés à leur conseil d'administration, nous discutons des questions de service, et nous insistons beaucoup sur la notion de fiabilité et de ponctualité. Nous nous assurons également qu'un certain nombre de normes qui nous paraissent fondamentales—quand il en va de la réputation des transports aériens—soient respectées. Au delà de cela, je ne peux que répéter...

M. Clifford: Les normes seront-elles les mêmes? C'est-à-dire comparables à celles d'Air Canada? C'est surtout cela qui m'intéresse.

M. Jeannot: Toutes choses étant égales par ailleurs, et notamment pour ce qui est du matériel, je dirais que oui.

M. Clifford: C'est-à-dire que leurs normes seront aussi strictes, et aussi rigoureusement respectées.

M. Jeannot: Il ne devrait pas en être autrement.

M. Clifford: Je n'aime pas ce «il ne devait pas» que vous ajoutez.

[Text]

Mr. Jeannot: Well, it will be.

Mr. Clifford: It is your company. You own it and I want to be sure it is as good.

Mr. Angus: We own it.

Mr. Clifford: We are going to sell it, Iain, soon. All right. You make another point on page 18 for which the chairman took you to task. I am not too sure what he was getting at.

You talk about international competition and the need to be in more marketplaces. You talk about whether there could be two carriers in the Pacific region, I believe. What do you see is the problem? Can we carve up the world in a competitive manner? For example, your airline now does the bargaining with, say, Scandinavia. Any Scandinavian carriers that want to work out of Canada would have to deal with Air Canada. Is this not true?

Mr. Jeannot: Technically, no. We are the designated carrier to Scandinavia, but it is the Department of External Affairs that sits down government to government to negotiate rights on the basis of submissions that have been made primarily but not uniquely by Air Canada. There are spillover effects in other markets. Therefore all of the other international carriers are interested in the Scandinavian bilateral, even though Air Canada as a designed carrier has more interest perhaps than most.

But this would not stop CP from putting a brief together. Finally it is the Canadian government, under guidance of the Minister of Transport, who provides advice to the Minister of External Affairs, that decides what the Canadian position is.

Mr. Clifford: Let me just get this clear. Is it true that in dealing with Finland, for example, PW or CPAL could do it, even though it is your company that has been involved in negotiations to date? Conversely in the Middle East theatre, could Air Canada be involved in negotiations with Alia, for example, from Jordan? Or is it strictly a little game of not walking on each other's turf? In other words, the Middle East has traditionally been Canadian Pacific's, Scandinavia has traditionally been Air Canada's and let us leave it this way. Or is it truly going to be opened up? What are your views on this?

Mr. Jeannot: We are suggesting that the so-called division-of-the-world policy, which goes back a good 20 years, be re-examined in today's current environment. That division of the world originally excluded us from the Pacific, and still does, and had designated areas of the world as sort of exclusive for operation by one or the other of the national carriers, subject, of course, to exchange of rights having been done between the countries in question. There has to be an exchange of air rights, and then in some cases the carriers may end up having

[Translation]

M. Jeannot: Elles le seront.

M. Clifford: Cette compagnie vous appartient. Vous en êtes bien propriétaires, et j'aimerais que l'on me dise qu'elle pourra assurer un service d'une utilité égale au vôtre.

M. Angus: C'est nous qui en sommes propriétaires.

M. Clifford: Mais nous allons bientôt vendre, Iain. Passons. Il y a ensuite ce point de la page 12 sur lequel le président vous a posé une question. Je ne suis pas sûr, d'ailleurs, d'avoir absolument compris là où il voulait en venir.

Vous parlez de concurrence internationale, en même temps que de la nécessité d'être plus présent sur le marché, et vous vous demandez s'il y a place pour deux transporteurs dans la région pacifique, si je ne me trompe. Quel inconvénient y verriez-vous? Est-il en fait possible de procéder à un partage, qui donne à chacun sa chance? Supposons par exemple que votre compagnie négocie en ce moment avec la Scandinavie. Je suppose que les compagnies scandinaves qui voudraient travailler au Canada devraient négocier avec Air Canada?

M. Jeannot: Techniquement, ce n'est pas comme ça que cela se passe. Nous sommes en fait le transporteur désigné pour la Scandinavie, mais c'est le ministère des Affaires extérieures qui négocie de gouvernement à gouvernement, et cela se fait à partir d'offres qui ont été soumises par diverses compagnies, et non pas seulement par Air Canada. Ce genre de décision a des répercussions sur les autres marchés, et les autres compagnies qui assurent des vols internationaux s'intéressent également à ces négociations bilatérales avec la Scandinavie, même si Air Canada, en qualité de transporteur désigné, y attache une importance sans doute un peu plus spéciale.

Mais cela n'interdit absolument pas à CP de faire une offre. Finalement, c'est le gouvernement canadien, conseillé par le ministre des Transports, qui donne un avis au ministre des Affaires extérieures, lequel est ensuite chargé de présenter la position canadienne.

M. Clifford: Permettez-moi de vous demander quelques explications. Est-ce que, effectivement, lorsque l'on négocie avec la Finlande, par exemple, PW ou CPAL pourraient également proposer leurs services, alors que jusqu'ici, ce type de négociations concernaient uniquement votre compagnie? Prenons l'exemple du Moyen-Orient, est-ce que Air Canada pourrait négocier avec la compagnie jordanienne Alia? Ou est-ce que vous respectez strictement le territoire de l'autre? C'est-à-dire le Moyen-Orient à Canadian Pacific, et la Scandinavie à Air Canada, comme cela a toujours été le cas? Ou y a-t-il au contraire possibilité de remanier la distribution? Qu'en pensez-vous?

M. Jeannot: Nous pensons que cette politique de partage du monde entre les compagnies, qui remonte à il y a bien 20 ans, devrait être revue en fonction de l'évolution actuelle de la situation. Ce partage, à l'origine, nous excluait de la zone du Pacifique, et c'est encore le cas; les transporteurs des divers pays se voyaient assigner certaines régions du monde, mais les États pouvaient évidemment négocier certaines concessions. Les droits d'exploitation peuvent donc s'échanger, et il peut y avoir des ententes commerciales de compagnie à compagnie, à

[Texte]

commercial agreement with the carrier of the other country, but that is under the umbrella of having first established an exchange of air rights.

[Traduction]

condition que les États aient d'abord négocié cet échange de droits d'exploitation aériens.

• 1645

Mr. Clifford: I think I misunderstand you; either that or the practice is not what you say. I understand it is airline-to-airline discussion first before government-to-government. You are not denying that.

M. Clifford: J'ai l'impression de vous avoir mal compris. Ou je vous ai mal compris, ou ce que vous dites ne correspond pas à la réalité. Je croyais qu'il y avait d'abord discussion de compagnie à compagnie, avant que les gouvernements n'interviennent. C'est bien cela?

Mr. Jeannot: There has to be a commercial interest, otherwise why would the countries exchange rights? There usually is. Sometimes a country comes up and says they would like to exchange rights with us. If it happens to be in our so-called sphere of influence, if you can call it that, the government might turn around and ask us if we have any interest. Now, we may not have any interest, but that other country may still want to pursue it, and we may not be able to stop it. For instance, the Yugoslavian airline comes to Canada; we do not go to Yugoslavia, but we have an agreement that Canada will at least attempt to benefit from that. Some of these agreements tend to be unidirectional at times. There is always a carrier involved, because a carrier is better placed than government agencies to assess the economic value of the exchange of rights.

M. Jeannot: Il faut bien évidemment que les compagnies s'y intéressent d'abord, avant que les États ne s'en mêlent. C'est en général ce qui se passe. Il peut évidemment arriver qu'un pays étranger s'adresse directement à notre gouvernement, et s'il est question de notre zone d'influence—si vous voulez—notre gouvernement, à son tour, nous consultera. Il se pourrait que la proposition qui nous est faite ne nous intéresse pas, mais que le pays étranger persiste dans sa démarche, sans que nous puissions faire quoi que ce soit. Ainsi, les lignes aériennes yougoslaves peuvent venir s'installer au Canada, sans que nous soyons présents en Yougoslavie; mais alors, on se sera entendu pour que le Canada, d'une manière ou d'une autre, puisse en retirer quelques profits. Mais il arrive effectivement que ces accords soient surtout le fait d'une seule des deux parties. Toutefois, comme les compagnies aériennes sont mieux placées que les gouvernements pour évaluer l'intérêt économique de ce genre de propositions, le nom d'un transporteur paraît toujours quelque part dans l'accord.

Mr. Clifford: All right. Then, is this going to change? Is this carving up the world—I forget the term you used—would you like it to change to be wide open?

M. Clifford: Très bien. Est-ce que cela va changer? Faudrait-il, d'après vous, modifier cette politique de partage du monde—j'ai oublié le terme exact que vous avez utilisé—afin que tout cela soit beaucoup plus ouvert?

Mr. Jeannot: We would like it to change; to be more wide open on these protected areas than it is today. I think the Minister of Transport has been giving some thoughts to that, but there has not really been any change. At this particular point in time, I think the policy has been evolving in a semi-ad-hoc fashion, which is not bad, really, you have to look at every case as it comes up. I think the last in point might have been Bangkok, where on Bangkok Air Canada got rights. Both CP and Air Canada were interested in Bangkok. CP had rights on a passenger around the world through Bangkok, and we had rights on the cargo around the world through Bangkok and rights on the passenger through the Atlantic.

M. Jeannot: Nous aimerions effectivement que cette pratique évolue, et que l'attribution des régions soit moins exclusive. Je pense que le ministre des Transports a déjà dit ce qu'il en pensait, mais pour le moment, les grands principes restent les mêmes. On se trouve en fait en ce moment dans une espèce de période transitoire, ce qui n'est déjà pas si mal, où l'on réévalue la situation cas par cas. Le dernier exemple en date est celui de Bangkok, où le Canada a obtenu des droits. CP et Air Canada s'intéressaient à Bangkok. CP a obtenu des droits pour le transit de ses passagers faisant le tour du monde, et nous avons obtenu pour nos avions cargo faisant le tour du monde le droit de faire escale à Bangkok, ainsi que pour nos appareils transportant des voyageurs et passant par l'Atlantique.

Mr. Clifford: I have one other point, Mr. Chairman, sort of on the same idea of internationalism. Would you be supporting the enhancement or the development of international flights from bases—and I will say, for example, London—where Air Canada itself is not operable but one of your companies is? In other words, do you want to compete against yourself?

M. Clifford: J'aurais encore quelque chose à dire, monsieur le président, et qui concerne les lignes internationales. Seriez-vous d'accord pour que l'on organise des vols internationaux à partir de, par exemple, London, où Air Canada n'est pas représentée, mais où l'une de vos compagnies associées l'est? À savoir: voulez-vous vous concurrencer vous-mêmes?

Mr. Jeannot: I do not think it makes a great deal of sense in business to compete against oneself, Mr. Clifford.

M. Jeannot: Je ne pense pas que se faire concurrence à soi-même soit une pratique courante du monde des affaires, monsieur Clifford.

[Text]

Mr. Clifford: So you are going to put the other companies down.

Mr. Ouellet: What do you mean?

Mr. Clifford: Specifically, can Air Ontario compete against Air Canada in the international marketplace?

Mr. Jeannot: That is a very hypothetical question. I cannot see circumstances where it would necessarily be advantageous to the consumer, because the competition is there from the point of view of the other networks and other airlines. For that matter, there is foreign competition that is available in this country when you talk about transborder routes, and I presume that is what you have in mind.

Mr. Clifford: Well, you would not fly London to Windsor; you stopped that. Are you going to stop London to Detroit?

Mr. Jeannot: No. I do not see any reasons for that.

Mr. Clifford: Well, that is international flight, and I just wanted to see whether you were going to let us enlarge on those opportunities.

Mr. Jeannot: I think Air Ontario would have a lot of flexibility to grow and continue to be very useful in bringing more products to the London area and to other Ontario points in complementarity, presumably, with Air Canada. There are lots of points we do not fly to, and I am sure there is lots of room for expansion right now for Air Ontario to grow. We do not see it necessarily as being simply intra-Ontario, to be specific on those points, but we certainly see that these smaller carriers can have a very useful role to interlink across the border.

• 1650

Mr. Clifford: Thanks, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Far be it from me as vice-chairman to put words in the mouth of Mr. Jeannot, and I would say that at one point in time, as a former chairman, I thought maybe Mr. Jeannot had changed jobs, but I guess that is not the case.

Mr. Clifford: I am sorry about that.

The Vice-Chairman: But I would assume, Mr. Clifford, that with the affiliations that have been made with Air Canada and CP, or the former CP, that there is a complete and utter understanding between these affiliations, a very friendly relationship. Would that be the case, Mr. Jeannot?

Mr. Jeannot: Pardon me. With . . . ?

The Vice-Chairman: A friendly relationship with your other carriers that you have made agreements with, be it Air Ontario, Air Nova, or whatever, that you are in a direct working relationship.

Mr. Jeannot: We are in a direct working relationship. We are in an ownership relationship. We need to work very closely

[Translation]

M. Clifford: C'est-à-dire que vous allez essayer d'en empêcher les autres compagnies?

M. Ouellet: Que voulez-vous dire?

M. Clifford: Est-ce que Air Ontario peut faire concurrence à Air Canada sur les lignes internationales?

M. Jeannot: Vous évoquez une situation parfaitement hypothétique. Je ne vois pas en quoi cela profiterait aux consommateurs; pour ce qui est de la concurrence, eh bien, il y a déjà d'autres compagnies aériennes sur place. Il y a notamment la concurrence des compagnies étrangères, pour tout ce qui concerne le trafic frontalier; c'est sans doute à cela que vous pensez.

M. Clifford: En effet, vous ne voulez pas assurer le vol London-Windsor; vous avez fermé la ligne. Allez-vous également interrompre le service entre London et Detroit?

M. Jeannot: Non. Je n'en verrais pas la raison.

M. Clifford: Il s'agit bien d'une ligne internationale, et je voulais simplement savoir si vous seriez d'accord pour que l'on ouvre ces lignes à d'autres compagnies.

M. Jeannot: Je pense que Air Ontario a une marge de manoeuvre suffisante pour sa croissance, en continuant notamment à assurer un service très utile, à London et dans d'autres régions de l'Ontario, en appoint—je suppose—d'Air Canada. Il y a beaucoup de destinations que nous ne pouvons pas desservir, et je pense qu'elles représentent autant de possibilités d'expansion pour Air Ontario. Nous ne voulons pas d'ailleurs en limiter le rôle à la seule province de l'Ontario, pour répondre de façon plus précise à votre question, mais nous pensons très certainement que ces petits transporteurs peuvent jouer un rôle très utile en assurant les correspondances de part et d'autre de la frontière.

M. Clifford: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Je n'ai évidemment absolument pas l'intention, en qualité de vice-président, de faire dire à M. Jeannot ce qu'il n'a pas voulu dire; pourtant, ayant été président du Comité, j'ai eu parfois l'impression que M. Jeannot avait peut-être changé de casquette. Mais je suis bien obligé de constater qu'il n'en est sans doute rien.

M. Clifford: Veuillez m'en excuser.

Le vice-président: Je suppose, monsieur Clifford, qu'avec toutes ces filiales, qu'il s'agisse d'Air Canada ou de CP—en fait, de l'ancienne compagnie CP—les rapports sont extrêmement amicaux. Est-ce bien cela, monsieur Jeannot?

M. Jeannot: Excusez-moi. Avec . . . ?

Le vice-président: Je suppose que vous avez avec ces autres transporteurs auxquels vous êtes liés par des ententes, qu'il s'agisse d'Air Ontario, d'Air Nova, ou autres, des rapports de travail francs et directs.

M. Jeannot: Nous avons effectivement des rapports de travail de compagnie à compagnie, de compagnie mère à

[Texte]

together to bring about network efficiency in terms of providing that better service to the communities. So there is no doubt there will be frequent exchanges in terms of how you harmonize the schedules.

The Vice-Chairman: Okay,—

Mr. Jeannot: You are quite right, Mr. Chairman. My name is “Jeannot”, not “Juneau”. That is the other guy.

Mr. Cochrane: We do see him on television from time to time, sir.

The Vice-Chairman: The Chair sees Mr. Angus; Mr. Gray, the former member of the committee now in the Chair, and I shall exercise the gavel's right if the other chairman does not get back. After Mr. Gray, we will have Mr. Taylor, Mr. Robichaud and Mr. Cochrane.

Gentlemen, in your questioning I would ask you to bear in mind the fact that we have other witnesses appearing before us this afternoon, so if we can be conservative in our questioning and get to the point, perhaps we can go on to the other witnesses. Go ahead, Mr. Angus.

Mr. Angus: With that kind of lead-in, I am not sure what I am going to do.

Mr. Benjamin: Or even what you are supposed to do.

The Vice-Chairman: Mr. Angus, I only get a few times at this so you have to give me a little bit of time.

Mr. Angus: During our hearings with CN and CP in the last couple of days, one of the things they came forward with was the cost to their revenue side in terms of this bill. I ask: has Air Canada determined what the financial impact will be as a result of this further stage in deregulation?

Mr. Jeannot: No, we really do not see a financial impact as such. Really, the question here is whether that much more active competition will cause some losses in revenue more than costs, I think.

Mr. Angus: It was the revenue side I was referring to.

Mr. Jeannot: At this point, I do not think we see that much more change than has already taken place. Again, in that context, we have made whatever adjustments we have felt needed to be made to position ourselves in that new competitive environment. Now, I think there are changes we would have made anyway, but we may have simply brought some of those about a little faster. For instance, flying more actively our 767 fleet and flying a little less the 1011 fleet, which is a more costly airplane. In time, we would have normally done that anyway.

Last year, a winter ago, I think we probably saw a fairly full blast of competition to the highest degree than we ever had before, and I think the industry lost money last winter. But most of us have adjusted by now and I think we have been able to improve our performance.

[Traduction]

filiale. Nous avons besoin de travailler en relation très étroite pour rentabiliser les lignes, et offrir le meilleur service possible aux collectivités desservies. Nous sommes donc en rapport étroit, et notamment pour tout ce qui concerne l'harmonisation de nos horaires.

Le vice-président: Très bien . . .

M. Jeannot: Vous avez raison, monsieur le président, mais je m'appelle effectivement «Jeannot», et non «Juneau». C'est d'un autre monsieur qu'il s'agit.

M. Cochrane: Nous le voyons de temps en temps à la télévision.

Le vice-président: M. Angus peut prendre la parole, ainsi que M. Gray, ancien membre du Comité, installé maintenant dans le fauteuil du président. Je jouerai de mes prérogatives tant que l'autre président ne sera pas revenu. Après M. Gray, nous entendrons M. Taylor, M. Robichaud et M. Cochrane.

Messieurs, j'aimerais vous rappeler que nous attendons d'autres témoins cet après-midi, et vous demander d'être brefs dans vos questions, de ne pas traîner, afin que nous puissions ensuite entendre ces autres témoins. Monsieur Angus, allez-y.

M. Angus: Après cette remarque du président, je ne sais pas exactement comment je vais m'y prendre.

M. Benjamin: Ni même ce que vous devez faire.

Le vice-président: Monsieur Angus, je le demande pour pouvoir, moi aussi, disposer d'un peu de temps.

M. Angus: Le CN et le CP, que nous avons entendus ces derniers jours, nous ont, entre autres, expliqué que ce projet de loi risquait de faire baisser leurs recettes. Je pose donc la question suivante: la compagnie Air Canada a-t-elle calculé ce que lui coûteraient ces nouvelles mesures qui vont dans le sens de la déréglementation?

M. Jeannot: Non, et nous ne voyons pas cela en termes de coûts, mais plutôt en termes de pertes de revenu, du fait d'une concurrence plus vive.

M. Angus: C'est bien de vos recettes que je voulais parler.

M. Jeannot: Nous ne pensons pas, pour le moment, que la situation va évoluer plus qu'elle ne l'a déjà fait. Et, là encore, nous avons procédé à un certain nombre d'ajustements qui nous paraissent nécessaires, étant donné cette nouvelle concurrence. Certaines de ces mesures auraient sans doute été prises, quoi qu'il arrive, et dans certains cas, nous n'avons fait que prendre une décision un peu plus rapidement, comme par exemple d'utiliser un peu plus nos 767 et un peu moins les 1011, qui sont moins rentables. Mais nous aurions de toute façon fini par prendre cette décision un jour ou l'autre.

L'hiver dernier, c'est-à-dire il y a un an, nous avons dû faire face à une concurrence accrue comme elle ne l'avait jamais été, et je pense que les transports aériens ont perdu de l'argent. Mais la plupart d'entre nous ont, depuis lors, pris les mesures nécessaires à l'amélioration de leur situation.

[Text]

Mr. Angus: Does that mean sir, at least in the context of Air Canada, that air fares on the passenger side have basically bottomed out, that there will not be any significant and further reduction of those air fares across the board?

Mr. Jeannot: I think I can only go by comparison with what goes on in the United States, where they have achieved the so-called full effect of full deregulation. When I compare our fares with the regular economy, or the full fare, and the discounts that are going on, we are fairly close, I would suggest, given the market size, to the kinds of discount levels that are taking place in the States. There are, for that matter, efforts to control these discount levels more and more by reintroducing fences or conditions of travel that had fallen by the wayside at one time and are sort of creeping back in.

• 1655

Mr. Angus: This is in the United States?

Mr. Jeannot: In the United States, yes.

I would say that the levels of discount fares that are being enjoyed today are going to continue, but I think it is difficult to see them going deeper than that. They should be fairly abundant and, I would hope, increasingly available to the smaller communities through these alliance networks. It would be my hope that there would be enough commercial incentives to provide, in fact, these smaller communities with joint fares. So I think that part may be growing.

Mr. Angus: You would question, then, a statement made in one of the executive summaries of reports done, I guess, for the Office of Economic Regulatory Reform, on the part of Transport. This is called the *Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States*. It was done by a William A. Jordan, Faculty of Administrative Studies, York University. He says:

50% reduction will probably be the extreme rather than the norm, but 25% to 40% fare reductions will be common.

I would take it, given your statement, that we should not take this gentleman's statement as an indication of what will probably happen in Canada.

Mr. Jeannot: I have not seen this latest study by Prof. Jordan, but in the past he often picked on the airline that was about to go bankrupt to make his theory come true.

Mr. Angus: He then published it after it went bankrupt, saying how great it was.

Mr. Jeannot: Yes.

An hon. member: That is one way of winning.

Mr. Angus: Thank you, sir.

Let me go into just two other areas—Mr. Chairman, you have changed again.

Mr. Benjamin: No, you are unlucky; he has come back.

[Translation]

M. Angus: Cela veut-il dire, monsieur, en ce qui concerne Air Canada, pour le moins, que les tarifs voyageurs ont atteint leur plancher, et que nous ne pouvons nous attendre à ce qu'il y ait d'autres réductions?

M. Jeannot: Je ne peux répondre qu'en comparant notre situation à celle des États-Unis, où la déréglementation fait maintenant pleinement sentir ses effets. Lorsque je compare nos tarifs avec les tarifs économiques habituels, ou avec les pleins tarifs, je crois pouvoir dire que nos réductions, étant donné la taille de notre marché, sont tout à fait comparables à celles qui sont accordées aux États-Unis. Mais l'on essaye de plus en plus de limiter l'effet des réductions en réimposant aux passagers certaines conditions qui avaient été abandonnées à une époque, mais qui, de plus en plus, reviennent à la mode.

M. Angus: Vous me parlez des États-Unis?

M. Jeannot: Oui.

Je pense que l'on va continuer à vendre des billets à prix réduit, comme par le passé, mais je pense que les rabais concédés ont atteint leur maximum. Mais il y aura beaucoup de billets à prix réduit vendus, et j'espère même qu'il y en aura de plus en plus pour les petites collectivités, grâce à ces systèmes d'ententes entre compagnies. J'aimerais d'ailleurs que celles-ci s'intéressent suffisamment à ce genre de marché, et que les petites collectivités puissent bénéficier de tarifs pluritransporteurs. Je pense que cette pratique devrait se généraliser.

M. Angus: Je suppose alors que vous ne seriez pas d'accord avec ce que je lis ici dans un des résumés faits au ministère des Transports pour le Bureau de la réforme des règlements économiques. Il s'agit du résumé d'un travail fait par M. William A. Jordan, de la *Faculty of Administrative Studies*, de l'université York, et qui s'intitule: *Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States*. Je lis:

Une réduction de 50 p. 100 serait certainement un maximum plutôt que la norme, mais des réductions de 25 à 40 p. 100 sur les tarifs devraient être monnaie courante.

D'après ce que vous nous dites, je ne pense pas que cela soit le cas pour le Canada.

M. Jeannot: Je ne connais pas cette étude récente du professeur Jordan, mais il lui est souvent arrivé par le passé, lorsqu'il avait besoin d'illustrer sa théorie, de citer l'exemple d'une compagnie qui était précisément au bord de la faillite.

M. Angus: Il a ensuite publié son travail, en décernant des louanges à la compagnie en question.

M. Jeannot: Oui.

Une voix: C'est évidemment une façon de ne pas se tromper.

M. Angus: Merci, monsieur.

Permettez-moi d'aborder deux autres questions—monsieur le président, je vois que vous avez encore changé.

M. Benjamin: Non, vous n'avez pas de chance, il est simplement revenu.

[Texte]

Mr. Angus: One of the areas in the bill that we will be dealing with is the whole question of public good and a requirement that, if there is an imposed public duty, obviously the government will pay for that.

Let us deal with the fact that Air Canada is a Crown corporation and wholly owned by the taxpayers of Canada. Under a fully deregulated environment, which is, in effect, proposed for most of Canada under this bill, there will no longer be that requirement for an imposed public good across the board. There will be some specifics on specific routes, perhaps. Really, the reason that Trans-Canada Airlines came into being was the public need for an air transportation service. Does this final change in the operating rules mean that the only step left is privatization? Is that where this bill is actually leading us?

Mr. Jeannot: I think the paradox that exists, Mr. Angus, is that, in a totally deregulated environment, if nothing is done with Air Canada you still have about half of the industry regulated, because government ownership is a form of regulation. I think the difficulty here is in the area of attracting capital. We have really had no change to our capital structure since 1976-1977, and that is a long time for a large corporation to be able to carry on business without being able to improve or modify its equity structure. Fleets are aging.

• 1700

We are still in pretty good condition, but in time we must begin to replace. The question is, if private capital is not invited in to participate, where is it going to come from? The government has indicated it has no intention of putting any more capital in this corporation.

Mr. Angus: That is this government.

Mr. Jeannot: This government.

Mr. Angus: We will see what happens in a couple of years on that one.

The chairman in his intervention earlier focused a bit on foreign control, in terms of your concern within your brief. He dealt with the bill; but let me ask you whether you believe the current rules under Investment Canada are sufficient to protect the Canadian aviation industry from acquisition by a foreign competitor or by somebody else from outside this country.

Mr. Jeannot: I really do not have enough knowledge of these rules to be able to answer you, Mr. Angus. My only concern, as I stated before, is I think if we are going to have a greater North American economy we are all participating in, then I would like the chances to be equal for Canadian companies. That is all. I do not think right now they are. But I really do not have any knowledge of how FEARO or Investment Canada operates.

Mr. Angus: One final question, regarding the relationship you have with some of these other companies in the feeder

[Traduction]

M. Angus: Le projet de loi nous amène à poser cette question de l'intérêt général, et de ce qu'il en coûtera au Trésor de l'État de veiller à ce qu'un service public soit assuré.

Air Canada est une société de la Couronne, qui est l'entière propriété des contribuables de ce pays. Après la déréglementation, qui concerne la plupart des grandes sociétés et compagnies canadiennes, cette notion de service public tendra à disparaître. Peut-être imposera-t-on certaines restrictions sur certains trajets bien précis. C'est pourtant bien parce que l'ensemble de la population avait besoin de transports aériens que l'on a créé *Trans-Canada Airlines*. Étant donné, donc, cette dernière modification des règles du jeu, doit-on s'attendre à ce que la dernière étape à franchir soit celle de la privatisation? Est-ce bien ce vers quoi ce projet de loi nous mène?

M. Jeannot: Aussi paradoxal que cela puisse paraître, monsieur Angus, tant que l'on ne touchera pas à Air Canada, même si la déréglementation est totale, vous aurez encore la moitié du secteur des transports aériens qui seront soumis à la réglementation, le fait que l'État soit propriétaire étant une forme de réglementation. Le difficile sera de trouver des capitaux. Depuis 1976-1977—et pour une grande société, il est très difficile de continuer à fonctionner pendant si longtemps sans augmentation de capital, ou sans modification—la composition de notre capital n'a pas été modifiée. Or, les flottes vieillissent.

La situation est encore assez bonne, mais à un moment donné, il faudra bien commencer à remplacer. La question est la suivante: si des investisseurs privés ne sont pas pressentis, d'où viendront les capitaux? On sait que le gouvernement n'a pas l'intention d'investir davantage dans la société.

M. Angus: Ce gouvernement-ci.

M. Jeannot: Ce gouvernement.

M. Angus: On verra bien ce qui se passera dans quelques années.

Dans son intervention de tout à l'heure, le président s'est penché sur la question de la domination étrangère à la lumière des inquiétudes que vous avez exprimées dans votre mémoire. Il a parlé du projet de loi, mais moi, je voudrais vous demander si vous estimez que la réglementation actuelle d'Investissement Canada arrive à protéger l'industrie canadienne de l'aviation des tentatives d'acquisition auxquelles pourrait se livrer un rival étranger, ou un étranger tout court.

M. Jeannot: Je ne connais pas suffisamment cette réglementation pour vous répondre, monsieur Angus. Voici ce qui me préoccupe: si c'est une économie à la grandeur du continent qui nous attend, je voudrais que les chances d'y opérer soient les mêmes pour toutes les compagnies canadiennes. C'est tout. Actuellement, je ne crois pas qu'elles le soient. Mais je ne sais vraiment pas comment l'AEIE ou Investissement Canada fonctionnent.

M. Angus: Une dernière question, concernant les relations que vous avez avec certaines de ces lignes d'apport. Pendant

[Text]

services. During our hearings on *Freedom to Move*, we had organizations that represent the handicapped express concern about the ability of the smaller aircraft properly to accommodate passengers who are confined to a wheelchair; also organizations such as Medivax about access to the cabins. What is Air Canada doing with its partners in communities where the partners are providing the sole air linkage, using the smaller aircraft? What stipulations have you given them in provision of services for people with such special needs?

Mr. Jeannot: I think in this area the problem that affects smaller communities is relatively unchanged. That problem of access has always been there, and I think in some cases provincial governments or otherwise have supplemented by providing some other dedicated airplanes in important cases. But if a community today is getting service by Twin Otters or airplanes of 15-passenger size, the de Havilland DASH-8, at 32, is providing a minimum amount of better comfort. But it is not really an airplane that is easy to accommodate the stretcher case.

We intend to ask de Havilland, actually . . . because this is a general problem; this is not something an airline can do. An airline cannot modify airplanes. But it can suggest to the manufacturers that greater concerns be built into the models. There might still be a chance to influence the DASH-300. I do not know to what extent we can get de Havilland to be responsive to that.

But I think the point you mention is well taken. We need to ensure . . . and we have been one of the leaders in this area in our own existing fleet. In some cases, when we have ordered 767s or new airplanes, for instance, we have as part of the specs that a number of considerations of that nature need to be introduced. And I think the manufacturers are responding to that. So it is not going to be something new to Boeing. But it may be something new in the concept of the DASH-8. This is something we are beginning to look into.

Mr. Taylor: Mr. President, first of all, I would like to say I was certainly delighted with the positive nature of your submission. It seems to accept the fact that we are going to have some changes. You looked at the various changes that are going to take place, and I liked it very much when you said what you are really trying to do is to build a network throughout our country; which I think is very essential.

I was a little concerned when some members appeared to think regional carriers are going to try to cut corners in regard to safety. These regional carriers, in my experience, have a big investment in money, and they are planning to spend a good bit of their lives in this business. They do not want to do anything that is going to jeopardize their future or the future of their children.

• 1705

Have you found any of the companies you have worked with in these regional areas trying to cut corners in regard to safety?

Mr. Jeannot: No, we certainly have not come across that particular experience with the companies we have dealt with.

[Translation]

nos délibérations sur *Aller sans entraves*, des organismes représentant les handicapés sont venus nous exprimer leurs inquiétudes à propos du fait que les petits avions ont du mal à recevoir des passagers en chaise roulante; Medivax nous a aussi parlé de l'accès aux cabines. Comment Air Canada s'entend-elle avec ces lignes d'apport qui se servent de petits avions? Quels services exigez-vous qu'elles offrent à ceux qui ont des besoins particuliers?

M. Jeannot: Là-dessus, le problème qui touche les petites localités reste sensiblement le même. La difficulté d'accès s'est toujours posée, et dans certains cas, c'est le gouvernement provincial qui offre des avions spécialement aménagés. Lorsqu'une localité est desservie par un Twin Otter ou d'autres avions à 15 places, le de Havilland DASH-8, qui en a 32, peut offrir un peu plus de confort. Mais cet avion ne peut pas vraiment loger une civière.

De fait, nous comptons demander à de Havilland . . . le problème est généralisé; une ligne aérienne n'y peut rien. Une ligne aérienne ne peut pas modifier les avions. Par contre, elle peut demander aux fabricants d'être plus sensibles à ces considérations. On pourra peut-être influencer la conception du DASH-300. Je ne sais pas dans quelle mesure de Havilland sera ouverte à l'idée.

Mais ce que vous avez dit est juste. Il faut veiller à . . . et notre compagnie compte parmi les chefs de file dans ce domaine. Nos commandes de nouveaux avions, les 767 par exemple, stipulent que ces considérations doivent être prises en compte. Je pense que les fabricants sont ouverts à l'idée. Boeing est déjà sensibilisée à cela. Ce n'est pas le cas du DASH-8, par contre. Nous commençons à nous pencher là-dessus.

M. Taylor: Monsieur le président, tout d'abord, je dois dire que je suis ravi du ton positif de votre mémoire. On semble y reconnaître que des changements s'en viennent. Vous avez examiné tous les phénomènes qui sont en pleine évolution, et j'ai beaucoup aimé lorsque vous avez dit que vous vous efforcez d'établir un réseau à la grandeur du pays, ce qui, à mon sens, est indispensable.

Je suis un peu préoccupé du fait que certains députés semblent croire que des transporteurs régionaux essaient de lésiner en matière de sécurité. Je sais d'expérience que ces transporteurs régionaux font de gros investissements et comptent passer une bonne partie de leur vie dans ce domaine. Ils ne veulent pas faire quoi que ce soit qui compromettrait leur avenir ou l'avenir de leurs enfants.

À votre connaissance, y a-t-il des compagnies avec lesquelles vous collaborez qui essaient de lésiner en matière de sécurité?

M. Jeannot: Non, pas les compagnies avec lesquelles nous traitons. Nous sommes certains qu'elles sont dirigées par des

[Texte]

We are quite satisfied that they are being led by responsible people who are very much aware of the importance of safety. I am personally convinced that those companies that are a part of our network have that concern squarely in mind.

Mr. Taylor: Then in connection with the fact that you took the positive view that these smaller aircraft and the regional carriers are going to be feeders to the main lines, such as yourself, CP, Wardair, and so on . . . at one time Air Canada had so many flights a week into the city of Lethbridge. I believe that was given up and Time Air now has taken that over. Since that time, if my recollection is correct, the service has been increased from Lethbridge to Calgary, to Edmonton, to Grande Prairie, to Medicine Hat, to Red Deer; particularly the smaller centres. Is that the pattern you think is going to follow with this feeder situation?

Mr. Jeannot: Yes, I do believe so, Mr. Taylor. These smaller communities actually, if we do it in a paced manner, the way I think we are proceeding today, will be able to have, in the final analysis, a greater amount of frequencies; by smaller airplanes, admittedly, but hopefully comfortable and safe and reliable airplanes . . . to provide them with frequencies to link them to the next communities, but also to the network. This is the kind of balancing act. The regional carrier really will have the dual role of being able to provide the services between the smaller communities and the communities to the major centres but also of ensuring that it connects in the connection bank, really, of the longer-haul carrier. I think the combination of those, once we do it right, will provide an excellent service.

Mr. Taylor: And accomplish that network that you mention.

I do not know anything about the service from Penticton to Vancouver, but in your brief you said a year ago they had three flights and one company. Now they have seven flights and three operations. Surely that is giving those people better service.

Mr. Jeannot: And choice.

Mr. Taylor: Yes, and choice. Whether there is any reduction in price or not, they are certainly getting a choice, and they are getting different times at which they can travel. I think that is one of the advantages of this deregulation.

From time to time Air Canada has had seat sales, major seat sales, you might call them, for domestic services. Could you tell us about the prices offered and the availability of the discounted seats on the domestic routes? Also, what is the general response from the public? Do you get complaints or congratulations? Lastly, is there anything in this bill that is going to prevent you from doing that type of thing in the future?

Mr. Jeannot: There is certainly nothing in this bill that would prevent us; quite the contrary, they will continue to be abundant. Some have been announced very recently: about a 60%, 50%, 50% to 55% discount, probably, in April and May. But there are many of those for all kinds of groups of citizens. I think we have more coming for senior citizens, with an accompanying fare that can be anyone.

[Traduction]

gens responsables, qui sont très conscients de l'importance de la sécurité. Pour ma part, je suis convaincu que les compagnies qui font partie de notre réseau ne négligent aucunement cette considération.

M. Taylor: Comme vous voyez d'un bon oeil que ces transporteurs régionaux vont servir de lignes d'apport aux grandes lignes comme la vôtre, CP, Wardair, etc . . . à une époque, Air Canada avait un grand nombre de liaisons hebdomadaires avec Lethbridge. Je pense que vous avez abandonné cela et que c'est *Time Air* qui vous a remplacés. Depuis, si mes souvenirs sont justes, il s'est ajouté des liaisons de Lethbridge à Calgary, Edmonton, Grande Prairie, Medicine Hat, Red Deer; surtout des petites localités. Pensez-vous que pour les lignes d'apport, c'est la tournure que prendront les événements?

M. Jeannot: Oui, je le pense, monsieur Taylor. Si nous y allons graduellement, comme nous le faisons actuellement, je pense que nous pourrions offrir des liaisons plus fréquentes dans les petites localités, en nous servant de petits avions, certes, mais confortables, sûrs et fiables; ces vols les relieront à d'autres localités, mais aussi au reste du réseau. C'est le genre de dosage que nous recherchons. Le rôle du transporteur régional sera double: d'une part, relier les petites localités entre elles et ces localités aux grands centres, et, d'autre part, donner accès aux carrefours des transporteurs long-courriers. Une fois qu'on aura réussi ce dosage, je pense que le service sera excellent.

M. Taylor: Et mettre en place ce réseau dont vous parlez.

Je ne connais rien du service entre Penticton et Vancouver, mais dans votre mémoire, vous avez dit que l'an dernier, il y avait trois vols et une compagnie. Maintenant, il y a sept vols et trois compagnies. La population a certainement un meilleur service.

M. Jeannot: Et un meilleur choix.

M. Taylor: Oui, un meilleur choix. Que le prix ait baissé ou pas, le choix et les heures de départ sont plus variés. Pour moi, c'est l'un des avantages de la déréglementation.

De temps à autre, Air Canada offre des soldes sur les vols intérieurs. Pouvez-vous nous dire quels sont les prix offerts et combien il y a de places à rabais sur les parcours intérieurs? Aussi, comment la population réagit-elle? Recevez-vous des plaintes ou des félicitations? Enfin, y a-t-il des dispositions dans le projet de loi qui vous empêcheraient d'offrir ces soldes à l'avenir?

M. Jeannot: Il n'y a certainement rien dans le projet de loi qui nous en empêcherait; c'est tout le contraire, il continuera d'y en avoir beaucoup. On vient tout juste d'en annoncer: un rabais de 60, 50, ou 55 p. 100, probablement, en avril et en mai. Mais il y en a de toutes sortes, qui s'adressent à des clientèles différentes. Il y en aura un pour les gens du troisième âge, qui pourront être accompagnés de quelqu'un, qui bénéficiera aussi d'un tarif réduit.

[Text]

I think the market right now permits a lot of innovation, and a lot of that is going on in the various carriers. It adds a bit of confusion, sometimes, for the consumers, because they see so many prices. But that is the reality of the marketplace today. I think if they deal with a reputable airline or a good travel agent, they can sort out the choice they have and make up their minds. I think you will continue to see an abundance of discounts.

• 1710

Mr. Taylor: And are these paying propositions? Do they bring in a good deal of revenue that would not come in otherwise?

Mr. Jeannot: Yes, they are, when they are taken in conjunction with our regular schedules; in other words, as fill-up traffic. It is a little bit like the warehouse sale, like the end of . . . A lot of frequencies are there, first and foremost for the convenience of the must-travellers, and then at times of the year, of course, there is a lot of capacity available that can be sold off to a lot of people who can avail themselves of these opportunities that are much discounted. At that point they become—it is sort of marginally priced because it is marginally costed to produce.

Mr. Taylor: That is all, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I was going to ask you about the Newfoundland seat sale, but this is C-18 and C-19 and not . . .

Mr. Jeannot: I am quite willing to talk about it, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, we may have time. But Mr. Gray first.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. I have finally been demoted to a position where I can ask some questions.

Mr. Jeannot, would you say that Air Canada is on as level a playing field—if I can use the word field, or cloud—as CP or PWA, or do you have an unfair advantage, but of course you would not say that?

Mr. Jeannot: I do not believe we have an unfair advantage; quite the contrary, sir. We do not have access to equity as they do, and they have just been exercising this. Sometimes it places our shareholders in a difficult position of being both judge and jury. In the past it may have played in our favour, but I do not think it plays in our favour any more.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): As people have said, we have a duopoly, with mergers and affiliations and what not. Do you think that privatization or partial

[Translation]

Je pense que le marché se prête actuellement à beaucoup d'innovations, et c'est ce qui se passe chez beaucoup de transporteurs. C'est peut-être un peu mêlant pour les consommateurs, à cause du grand nombre de tarifs. Mais c'est la situation du marché aujourd'hui. Je pense que si le consommateur fait affaire avec une ligne aérienne réputée ou avec un bon agent de voyages, il est possible de faire son choix et de se décider. Je pense que vous continuerez à voir beaucoup de soldes.

M. Taylor: Est-ce que ce sont là des propositions valables? Est-ce qu'elles rapportent des recettes qui, autrement, feraient défaut?

M. Jeannot: Oui, elles le font lorsqu'elles sont prises conjointement avec nos horaires réguliers, autrement dit, comme trafic d'appoint. Cela peut se comparer à des soldes, à une fin de . . . Un grand nombre de services existent avant tout pour ceux qui doivent voyager, mais à certains moments de l'année, il existe une capacité excédentaire qui peut être vendue moins cher à un grand nombre de gens qui peuvent profiter de ces occasions. À ce moment-là, leur prix devient marginal, parce qu'il a été fixé en fonction d'une rentabilité marginale.

M. Taylor: C'est tout ce que je voulais demander, monsieur le président. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: J'allais vous poser des questions sur la vente de promotion de billets d'avion à Terre-Neuve, mais nous nous occupons ici du C-18 et du C-19, et non . . .

M. Jeannot: Je suis tout à fait disposé à en parler, monsieur le président.

Le président: Il nous restera peut-être du temps pour cela, et la parole est d'abord à M. Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie, monsieur le président. Me voilà enfin ramené à un niveau où j'ai le droit de poser des questions.

Monsieur Jeannot, diriez-vous qu'Air Canada se trouve sur un pied d'égalité—il vaudrait peut-être mieux de parler d'aile que de pied, en l'occurrence—avec CP ou PWA, ou bénéficiez-vous justement d'un avantage, tout en vous refusant, bien entendu, à le reconnaître?

M. Jeannot: Je ne crois pas que nous soyons en position privilégiée, bien au contraire, monsieur. Nous ne pouvons pas mobiliser des capitaux comme eux, et c'est ce qu'ils viennent de faire. Cela place parfois nos actionnaires dans la situation malaisée d'être à la fois juge et partie. C'est une situation qui nous a peut-être profité autrefois, mais qui ne le fait plus, à mon avis.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Comme l'ont dit certains, nous avons un duopole, avec fusions, affiliations, etc. Pensez-vous qu'une privatisation partielle ou

[Texte]

privatization of Air Canada would make it fair for all air carriers in Canada?

Mr. Jeannot: Yes, I think it would. There are two dimensions to that. One is access to equity, and the other one is corporate powers, really, that should be that of an ordinary company's.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): There have been articles in newspapers in the United States talking about congestion of airports, with the spoke and hub system, in the five major centres, I believe, and near misses. Would you say the Canadian skies and Canadian centres are safer in general than perhaps flying in the United States?

Mr. Jeannot: I think the safety dimension in the United States is still very high. There is a lot of congestion at airports at various times of the day, but there is also a lot of technology that will be going in, or is going in, to upgrading navigational control, the air control networks. Every now and then a system which grows rapidly, and they have had some of that, will become slightly congested, will become saturated, but I think the people are responding to that. I would say, in spite of all these reports, the system in the United States is still, in my view, a very safe system.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Jeannot, I am not really trying to pin you down on this, but we have talked to the railways regarding rates. We have learned there is a fair share of Canadian traffic that moves east to west or west to east on American rail lines, because of the difference in prices. I am not sure we can compare airplanes and trains, but if we have less volume of traffic, would you think that perhaps there could be a tendency to lean towards increased volume of traffic in our Canadian skies—east to west, west to east—as concerns the fact that perhaps there is less congestion in our skies and our centres? Is there an opening? Is there a future there?

Mr. Jeannot: Possibly; but I think we need to further improve our technology. Some of our points in Canada are getting reasonably crowded. I would say that Toronto is reaching that, maybe not quite to the same level of concentration that exists at some of the U.S. airports, but they are getting closer to that. Now, again, the Canadian system is being upgraded and modernized. In time it could be a possibility to derive, I presume, some revenue out of that, but I think we would have to make sure it is adequate for the growth it could anticipate. And I think, along that line, it may need some upgrading.

• 1715

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): One final question, Mr. Chairman, and it is something that hits home to me, as it concerns Quebec. We have talked about your affiliations with Air Nova, Air Ontario, Austin Airways, Air B.C., etc. As concerns the province of Quebec—and I am definitely not here this afternoon to make publicity for Air Canada or CP—are you looking into the possibility of feeder networks, with affiliations in northern Quebec, eastern Quebec, the Gaspé Peninsula, the Magdalen Islands; that you

[Traduction]

totale d'Air Canada rétablirait la justice pour tous les transporteurs aériens du Canada?

M. Jeannot: Oui, je le crois en effet. La question comporte deux aspects: d'une part, l'accès aux capitaux, et d'autre part, le rétablissement de pouvoirs qui devraient être ceux d'une société ordinaire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Les journaux américains ont publié des articles où il était question de la congestion des aéroports des cinq principaux centres, ainsi que d'accidents manqués, dus, je crois, au système dit du centre principal et des satellites. Est-ce qu'à votre avis, l'espace aérien de notre pays et les centres canadiens sont plus sûrs, d'une façon générale, que ceux des États-Unis?

M. Jeannot: Je crois que la sécurité est encore très bonne aux États-Unis. À certains moments de la journée, il y a congestion de trafic dans des aéroports, mais on y applique également, ou on s'apprête à y appliquer, des techniques de pointe pour améliorer le contrôle de la navigation, les réseaux du contrôle aérien. Il arrive de temps en temps qu'un système en expansion rapide, ce qui est souvent le cas aux États-Unis, soit surchargé et se grippe, mais les gens prennent des contre-mesures. Malgré tous ces rapports, le système américain me paraît toujours encore très sûr.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Jeannot, ce n'est pas que j'essaie de vous faire avouer quoi que ce soit, mais nous avons parlé des tarifs avec les chemins de fer. On nous a dit qu'une bonne proportion du trafic canadien va d'est en ouest ou d'ouest en est, ou vice versa, sur des lignes ferroviaires américaines à cause de la différence des tarifs. Je ne sais pas si l'on peut comparer les avions et les trains, mais si le volume de notre trafic a diminué, pensez-vous qu'il pourrait de nouveau augmenter d'est en ouest, et vice versa, en raison du fait que notre espace aérien et nos centres sont moins congestionnés? Serait-ce là une perspective? Pourrait-on l'exploiter?

M. Jeannot: C'est possible, mais nous devons continuer à améliorer notre technologie. Certains de nos propres centres sont eux aussi congestionnés, Toronto par exemple, qui, sans atteindre le niveau de concentration qui existe dans certains aéroports américains, est bien en voie de le faire. Le réseau canadien est en voie d'être modernisé et amélioré et l'on peut certainement songer à tirer profit de cette situation, mais il faudrait s'assurer que nous pouvons absorber la croissance qui pourrait en découler. Il faudrait, dans ce cas, songer à améliorer nos moyens techniques.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Une dernière question, monsieur le président et une qui me tient particulièrement à coeur car elle concerne le Québec. Nous avons parlé de vos affiliations avec Air Nova, Air Ontario, Austin Airways, Air B.C., etc. Je ne suis certainement pas là, cet après-midi, pour faire de la publicité pour Air Canada ou CP, mais en ce qui concerne la province de Québec, avez-vous envisagé des réseaux secondaires, avec des affiliations dans le Nord de la province, dans l'Est, dans la péninsule de Gaspé,

[Text]

people at some point in time will have some affiliation so that under this economic regulatory reform Air Canada and its affiliates will be competing to offer more services, as was mentioned by my colleague Mr. Taylor a few minutes ago about Lethbridge, so we will have more air service coming in being fed to a hub?

Mr. Jeannot: We definitely will have a feeder in Quebec at one point in time. We have not rushed into it; we are still examining the alternatives and the possibilities, but we definitely will have a presence in that province.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Monsieur Jeannot, vous avez parlé d'un vaste réseau de grands centres qui alimenterait les plus petits centres. Vous dites qu'on se dirige de plus en plus dans cette direction-là. Aux Maritimes, il y a Halifax, Moncton, Saint-Jean et Fredericton. Cela veut dire qu'un jour, certains de ces centres n'auront plus les services que leur offre actuellement Air Canada. Ils seront desservis par un réseau d'alimentation à Halifax ou Moncton. Voyez-vous un danger là?

M. Jeannot: Je ne prévois pas de changements importants au cours des quelques années à venir. Je pense bien que les liaisons entre Moncton, Saint-Jean ou Fredericton et le centre du pays, Montréal et Toronto, continueront pendant quelques années à être assurées de la même façon, avec des réactés d'une centaine de passagers comme le DC-9. Pour ce qui est des liaisons à l'intérieur des Maritimes, je vois davantage Air Nova assurer les liaisons entre Fredericton et Halifax ou Sydney et Halifax, par exemple. C'est un peu la façon dont nous fonctionnons aujourd'hui. Donc, je ne prévois pas de changements importants, sauf pour ce qui est de la station de Yarmouth que j'ai déjà mentionnée.

Nous avons dit très clairement que nous avons l'intention d'être présents non plus directement, mais par le biais d'Air Nova. Quant aux autres coins des Maritimes, nous ne prévoyons aucun changement au cours des prochaines années.

M. Robichaud: Vous ne parlez que des prochaines années, et cela m'inquiète. Si on devait fermer certains de ces centres et alimenter les plus petits centres à partir des grands centre, certaines villes du Nouveau-Brunswick seraient nettement désavantagées au point de vue du développement régional. Lorsqu'une ville essaie d'attirer de nouvelles entreprises sur son territoire, elle essaie toujours de mettre en valeur les services de transport qu'on offre chez elle. C'est justement pour cela que je suis inquiet. On pourrait être sérieusement désavantagés si certains de ces centres-là devaient perdre les services dont ils jouissent maintenant.

Du côté de la sécurité, vous dites dans votre exposé qu'il n'y a aucun problème de sécurité dans l'air au Canada et qu'on ne vivra pas l'expérience des États-Unis. Pourquoi affirmez-vous cette chose? N'allez-vous pas subir les mêmes pressions que les Américains lorsque viendra le temps de privatiser et de couper

[Translation]

dans les Îles-de-la-Madeleine? Si vous aviez des affiliations, Air Canada pourrait, grâce à elles et avec cette réforme de la réglementation, être en mesure d'offrir plus de services comme le mentionnait il y a quelques instants mon collègue M. Taylor à propos de Lethbridge, afin que les centres principaux soient mieux alimentés?

M. Jeannot: Nous avons certainement l'intention d'avoir un jour un réseau aérien secondaire au Québec, mais nous n'avons pas voulu hâter les choses: nous examinons encore les possibilités et les solutions de rechange, mais c'est certainement dans nos intentions pour cette province.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gray. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

You were speaking of a wide network of major centres which would feed smaller centres, Mr. Jeannot, and you were saying that this is more and more the direction we are taking. In the Maritimes, there is Halifax, Moncton, St. John and Fredericton, which means that some day, some of these centres will no longer have the services currently given by Air Canada. They will have the service of a feeder line from Halifax or Moncton. Do you see a danger in that?

Mr. Jeannot: I do not foresee important changes in the coming years. I believe that the connections between Moncton, St. John or Fredericton and central Canada, the centres of Montreal and Toronto, will carry on in the same way for a number of years, with planes like the DC-9 carrying 100 or so passengers. As far as the links within the Maritimes are concerned, I foresee that Air Nova will connect Fredericton and Halifax or Sidney and Halifax, for example. This is more or less the way it is working currently. I do not foresee any sweeping changes except for the station of Yarmouth, which I already mentioned.

We said very clearly that we intend to be no longer personally present, but through Air Nova. We do not foresee any change in the coming years for other parts of the Maritimes.

Mr. Robichaud: You only mentioned the coming years and this worries me. If you were to close down some of these centres and feed the smaller ones from the major ones some towns of New Brunswick would be at a clear disadvantage from the point of view of regional development. When a city attempts to attract new businesses onto its territory, it is always by stressing the transport services that it can offer and this is why I am worried. We could be at a serious disadvantage if some of those centres were to lose the services they currently enjoy.

As for safety, you state in your brief that the Canadian skies are safe and that there is no danger of having the same experience as the United States. How can you state that? Will you not be under the same pressures as the Americans when the time will come to privatize and to cut corners? Up until

[Texte]

les coins? Récemment, à Moncton, Saint-Jean et Fredericton, Air Canada avait un mécanicien sur les lieux, et le poste a été aboli à la fin de janvier.

• 1720

Est-ce qu'on ne cherche pas à diminuer les dépenses et à rentabiliser tout le système? N'allez-vous pas faire face aux mêmes pressions que les lignes aériennes?

M. Jeannot: Ces pressions-là, nous les vivons depuis quelques années déjà. Nous avons fait un certain nombre d'ajustements et nous continuerons à faire de petits ajustements afin de devenir plus efficaces. Je ne crois pas que la déréglementation ou la privatisation d'Air Canada, si jamais elle était privatisée, nous obligerait à faire des ajustements très importants. Nous avons déjà fait pas mal de chemin, et je pense que toutes les compagnies doivent continuellement chercher à augmenter leur productivité. On le fait tous. Pour notre part, nous l'avons fait d'une façon progressive. Je pense que c'est tout à l'honneur du Canada que d'avoir procédé à une déréglementation aussi progressive. Nous avons ainsi donné des signaux très clairs à l'industrie, et celle-ci a eu le temps de se modifier sensiblement.

Aujourd'hui un mécanicien à Moncton ou à Fredericton ne peut pas faire grand-chose tout seul quand un appareil présente une défectuosité importante. On a des centres techniques où on peut trouver les pièces de rechange et tous les spécialistes dont on a besoin aujourd'hui avec nos appareils très modernes. Dans les petites stations, le mécanicien ne peut s'occuper que de l'équipement de terre et de quelques vérifications très rudimentaires.

Dans ce cas-ci, la sécurité aérienne n'est aucunement compromise, je vous l'assure. Il y a simplement une plus grande efficacité. L'entretien est concentré dans les grands centres d'où les appareils partent et où ils reviennent à la fin de la journée. Il serait impensable que toutes les 60 stations d'Air Canada soient dotées d'un service technique complet. Si une défectuosité se présentait avant le décollage à Moncton ou à un autre endroit où nous n'avons pas toutes les ressources techniques, il faudrait dépêcher une équipe de Montréal avec les pièces de rechange nécessaires. Cela se fait, mais pas très souvent, parce que ces choses n'arrivent pas fréquemment.

M. Robichaud: Je ne pensais pas aux réparations importantes, mais plutôt aux inspections. Cela arrive. Il y a deux semaines, l'avion d'Air Canada a atterri à Moncton et tout allait bien. Mais en arrivant devant la gare, l'avion a tourné, et sa roue avant est restée coincée. Donc, l'avion est resté là et n'a pas pu revenir à la gare. Tous les passagers ont dû descendre. Je ne sais pas qui a inspecté l'avion parce que je ne rembarquais pas.

Est-ce que cela n'aurait pas été plus sécuritaire si des mécaniciens avaient été là pour examiner ce petit problème? Il en survient constamment de ces problèmes.

M. Jeannot: C'est très rare. Un seul mécanicien, dans un endroit isolé comme celui-ci, ne peut pas faire grand-chose. De toute façon, on a accès à toute une banque de spécialistes qui sont de service 24 heures par jour, sept jours par semaine. On

[Traduction]

recently, Air Canada had a mechanic on the spot in Moncton, Saint John and Fredericton, but the position was eliminated at the end of January.

Are you not trying to cut expenditures and to make the whole system profitable? Are you not going to be under the same pressures as the airlines?

Mr. Jeannot: We have been feeling these pressures for some years already. We have already made certain adjustments and we will continue to make small adjustments in order to improve our effectiveness. I doubt that Air Canada's deregulation or privatization, if that should ever come about, would force us to make major adjustments. We have already made considerable progress, and I believe every company should continually seek to increase its productivity. We all do it. In our case, we did it progressively. In my opinion, it is quite to Canada's advantage to have proceeded with such a progressive deregulation. This way, we sent very clear signals to industry, which had time to make the necessary adaptations.

Nowadays, a mechanic in Moncton or in Fredericton cannot accomplish very much by himself when a plane has an important defect. There are technical centres with all the spare parts and all the necessary specialists who can work on the ultra modern planes. In the smaller centres, the mechanic can only fix the land material and make certain basic checks.

In this case, I assure that air security is not at all compromised. It simply ensures a much greater efficiency. Maintenance is done in the large centres from which the planes leave and where they go back at the end of the day. It will be utterly ridiculous to expect all of Air Canada's 60 stations to offer full service. If a problem were to occur before take-off in Moncton or elsewhere where there is not full service, we would have to send a team from Montreal with the necessary spare parts. It can be done, but does not occur often, because those things are rather infrequent.

Mr. Robichaud: I was not thinking about major repairs, but rather to inspections. It can happen, only two weeks ago, an Air Canada plane landed in Moncton and everything was going fine. But, upon arriving at the terminal, the plane turned, and its front wheel was stuck. So the plane stayed there and could not taxi back to the terminal. All passengers had to disembark. I do not know who inspected the plane because I was not a passenger.

Would it not have been safer if mechanics had been on the spot to examine that small problem? There are always problems of that type.

Mr. Jeannot: It is very rare. One lone mechanic in an isolated area like that cannot do much. In any case, we have access to an entire group of specialists who are on call 24 hours a day, 7 days a week. We need only to make a phone call to get

[Text]

peut, par téléphone, avoir accès aux ingénieurs les plus spécialisés. Cet appui est disponible dans la mesure où il peut être d'une quelconque utilité au niveau local.

• 1725

Vous parlez de la sécurité aérienne en général. Je ne connais pas la façon dont toutes les compagnies aériennes travaillent, mais je peux vous dire que les gens de chez nous et nos affiliés attachent beaucoup d'importance à la sécurité aérienne. Ils savent très bien que toute ligne aérienne crédible prend la sécurité très au sérieux. Il y a peut-être eu, aux États-Unis, des abus attribuables au manque d'expérience. Lorsque vous débutez avec une nouvelle compagnie, vous n'avez pas toujours toute l'expérience voulue. Les gens peuvent être très professionnels, mais l'expérience est une chose importante, et les nouvelles compagnies en ont peut-être moins. Il y en a peut-être qui ont coupé les coins aux États-Unis, mais je n'ai jamais vu cela au Canada. Je pense que tous les transporteurs qui font partie de l'Association canadienne des transporteurs aériens attachent beaucoup d'importance à la sécurité aérienne. Ici, la sécurité a toujours été très importante à cause des conditions climatiques, de l'isolement dans certains cas. Nous avons une grande tradition de ce côté-là.

Ce sont donc d'excellentes garanties. Deuxièmement, il y a des inspections périodiques du ministère des Transports. Je pense que leur personnel a été augmenté récemment.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

The Chairman: On this business of safety, which, of course, you have thrown up all the time in a natural way, are you aware of the reports of the National Transportation Safety Board? I am looking at one from Washington, released January 12, 1987, which amongst other things says:

The 1986 fatal accident rate for major U.S. scheduled airlines was the lowest since 1980, and the same rate for all other categories of aviation declined from the previous year, according to preliminary accident statistics released today by the National Transportation Safety Board. Airlines in non-scheduled operations had no fatal accidents last year.

You are aware of that information, which comes out on a regular basis, and that correctly describes the picture, even though they have many more planes in the United States?

Mr. Jeannot: Yes, it does; and even though the rate of accident statistics is higher in the rest of the world, it has been coming down as well. There are continuous efforts.

Mr. Reid: The previous two witnesses were rail witnesses, and they emphasized the direction of cargo was more of a south-north movement than a north-south movement. Are the traffic arrangements for cargo very much similar, and are they controlled and directed very much like passenger traffic of airlines, freight cargo vis-à-vis passenger-car traffic; and indirectly, how can we get a greater entry into the southern markets, either with cargo or with passengers?

[Translation]

the most specialized engineers. This help is available in as much as it can be useful on the local level.

You are speaking about air safety in general. I do not know how every airline works, but I can assure you that for our own people as well as our affiliates, air safety is very important. They are well aware that any credible airline has to take safety very seriously. In the United States, there might have been problems due to lack of experience. When you start with a new company, you do not always have the necessary experience. People may be very professional, but experience is important, and new companies may have less of it. Some American ones may have cut corners, but I have never seen it in Canada. I believe that all the carriers who are members of the Canadian Association of Air Carriers attach a lot of importance to air safety. Here, safety has always been very important because of climatic conditions and the remoteness of certain areas. We have a great tradition in that area.

These are excellent guarantees. Also, the Department of Transport carries out periodic inspections. I believe they have recently increased their staff.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Vous soulevez continuellement, et tout naturellement d'ailleurs, la question de la sécurité. Avez-vous pris connaissance des rapports du *National Transportation Safety Board*? J'en ai justement un ici, diffusé par Washington le 12 janvier 1987 et qui dit, entre autres choses:

Selon les statistiques préliminaires publiées par le *National Transportation Safety Board*, le nombre d'accidents mortels en 1986 pour les grandes lignes aériennes régulières américaines était le plus bas depuis 1980. Une baisse équivalente a par ailleurs été enregistrée dans tous les autres genres de service aérien par rapport à l'année précédente. Aucun accident mortel ne s'est produit l'an dernier dans les services à la demande.

Êtes-vous au courant de ces données, qui sont publiées régulièrement et qui permettent d'avoir une idée précise de la situation, même s'il y a plus d'avions aux États-Unis?

M. Jeannot: Oui. D'ailleurs, même si le nombre d'accidents est plus élevé dans le reste du monde, il est néanmoins à la baisse. Et c'est grâce à des efforts continus.

M. Reid: Les deux témoins qui vous ont précédé représentaient le secteur ferroviaire. Ils ont insisté sur le fait que le transport des marchandises était plus important en direction nord qu'en direction sud. Est-ce que les modalités sont sensiblement les mêmes pour le transport des marchandises par avion, et sont-elles contrôlées et organisées comme pour le transport de passagers? Par ailleurs, comment pourrions-nous avoir un meilleur accès aux marchés du Sud, qu'il s'agisse de marchandises ou de passagers?

[Texte]

Mr. Jeannot: I think air cargo is a very specific small subset of the whole freight business. It is commodities that are highly sensitive to time, and it is a very small fraction of the total freight movement. It is driven by just-in-time inventory, for instance, where people hesitate to stock any more inventories and like to call upon and deliver by air, so it is cheaper, inventory-speaking-wise, delivery. It tends to be a very specific series of commodities, whether it is electronics material or expensive machinery parts.

The Chairman: Flowers; carnations?

Mr. Jeannot: In some cases, as fillers. They do not usually carry them.

The Chairman: I have seen them come into Halifax Airport from South America; carnations, while we are still waiting for our spring.

• 1730

Mr. Jeannot: Delicate things that can take a good component in price hikes. These patterns... there is some north-south. I am not familiar with the real situation, but I do not think it is. There are some major corridors, and some of them are produce and flowers and expensive machinery, as against clothing.

Mr. Reid: We will probably find out otherwise, but I do not want to take up too much time. Is it industry vs industry or is it nation vs nation and red tape and bureaucracy that—

Mr. Jeannot: We are very bullish on air freight and we believe we can do more internationally, particularly with the orient, and we would like to increase our activity in that area.

Mr. Reid: I would like to help you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Cochrane has our concluding witness, because we have the other witness in front of us and it is going to be a good example for members.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: I hope you have all read the Coal Association brief because it is a very interesting one. It is typical of many we are going to get and I hope we ask the questions on it. There are some interesting questions and the admission that they are a captive shipper.

Mr. Cochrane: Just a few comments. First of all, you have touched a number of the areas that we keep hearing about, all the terrible things that have happened in the United States and all the terrible things that will happen in Canada as a result of the passage of Bill C-18.

On page 8 you have very well touched on the situation with regard to safety, and you seem to be satisfied or feel that the

[Traduction]

M. Jeannot: Je crois que le fret aérien est un sous-élément très particulier de tout le secteur du transport de marchandises. Il s'agit des produits qui doivent être expédiés rapidement par avion, mais c'est une très petite proportion du total des marchandises. Cet élément découle du fait que, pour certains types de marchandises, les gens hésitent à emmagasiner plus que ce qui va servir immédiatement, et ils créent donc des «inventaires ponctuels» et font livrer la marchandise par avion. Ainsi, cela leur coûte moins cher. Mais cela ne concerne que certains produits particuliers, qu'il s'agisse de matériel électronique ou de pièces coûteuses.

Le président: Y a-t-il parfois des fleurs, comme des œillets?

M. Jeannot: Parfois, pour combler le vide; mais pas normalement.

Le président: J'ai vu arriver des œillets à l'aéroport d'Halifax en provenance d'Amérique du Sud. C'était en attendant le printemps canadien.

M. Jeannot: Des marchandises délicates qui peuvent compter pour beaucoup dans l'augmentation des prix. Il y en a un peu dans l'axe nord-sud. Je ne connais pas très bien la situation, mais je ne crois pas que cela soit le cas. Il y a quelques grands couloirs, et dans certains cas il s'agit de fruits et légumes, de fleurs et de machines coûteuses, par opposition vêtements.

M. Reid: On s'apercevra probablement que ce n'est pas le cas, mais je ne veux pas prendre trop de temps. S'agit-il d'une rivalité entre l'industrie ou entre les pays, et les tracasseries administratives qui...

M. Jeannot: En matière de fret aérien, nous sommes très agressifs et nous pensons pouvoir faire mieux à l'échelle internationale, surtout en Orient, et nous voudrions être plus actifs dans ce domaine.

M. Reid: Je voudrais vous aider.

Le président: Merci beaucoup monsieur Reid. Je laisse notre dernier témoin à M. Cochrane parce que l'autre témoin est devant nous et que cela donnera un bon exemple aux députés.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: J'espère que vous avez tous lu le mémoire de l'Association charbonnière parce qu'il est très intéressant. Il est très représentatif de ce que nous allons recevoir et j'espère que nous pourrions poser des questions sur son contenu. Il y a des questions très intéressantes et l'Association reconnaît qu'elle est un expéditeur captif.

M. Cochrane: Seulement quelques commentaires. D'abord, vous avez soulevé un certain nombre de questions dont nous entendons constamment parler, à savoir toutes les catastrophes qui se sont produites aux États-Unis et toutes les catastrophes qui se produiront au Canada par suite de l'adoption du projet de loi C-18.

À la page 8, vous avez bien exposé la situation en matière de sécurité, et vous dites être convaincus ou estimez que l'indus-

[Text]

industry should be satisfied and the consumer satisfied that as a result of the Dubin report in 1980 and the consequential actions that have been taking place since then, there should really be no major fear and that our situation as a result of deregulation will not be the same as the American one. Is that accurate?

Mr. Jeannot: Yes. I think the Canadian safety record is . . . our assurance mechanism is as good as anywhere else. It is as good as we have seen in any other countries.

Mr. Cochrane: And you are confident that as a result of this going through we will still be enjoying that enviable position.

Mr. Jeannot: Yes, I believe so.

Mr. Cochrane: Good. Another thing we keep hearing about is people saying deregulation will cause a change in service for different areas and so on. Obviously, being from Moncton, I was pleased to hear you say again today the same thing you said a year ago about our service. That gives us a couple more years and we go on that way.

You have withdrawn from Sault Ste. Marie and London. You did that in 1985-86. Is anything going to be different in 1987, after we pass Bill C-18, that will make the abandonment of such a service any more easy?

In other words, we keep hearing people saying as soon as this goes through, we shall see this happen and that happen. I do not particularly believe that as it relates to air service, but we do get the nay sayers and the ones who want to cause fear, and the people who get excited and upset, saying that kind of thing.

For example, let us say that you did Sault Ste. Marie and London in 1986 and let us say you have not done Moncton, thank goodness—and your assurance today indicates that you are not planning on that—but let us say you decided you wanted to do that, would it be any easier to do, presumably as a result of this bill being passed finally by Parliament sometime late in June, than it would be today?

Mr. Jeannot: I do not think so. I think the approach is one of serving the community, of ensuring that the needs of the marketplace and the consumers are properly addressed and that the employees are properly taken care of. I do not see anything in the bill that makes any difference to us in terms of how we would approach a station abandonment should we have any more to do, but we do not have any contemplated at this point in time. So I do not see any difference with the bill, really.

Mr. Cochrane: So really it would be no easier for the airline to abandon a certain station or destination point after Bill C-18 goes through than it would have been before or currently.

Mr. Ouellet: But of course, the procedures would be very different.

Mr. Jeannot: There is less requirement for a hearing. But there has not necessarily been a hearing on some of these station abandonments.

[Translation]

trie et les consommateurs devraient être convaincus que par suite du rapport Dubin de 1980 et des mesures qui ont été prises depuis, on ne devrait pas craindre que la déréglementation rende notre situation semblable à ce qu'elle est aux États-Unis. Est-ce juste?

M. Jeannot: Oui. Je pense qu'en matière de sécurité . . . nos mesures de protection valent tout ce qui existe ailleurs. Notre système est aussi bon que celui des autres pays.

M. Cochrane: Croyez-vous que notre bonne fortune durera si le projet de loi est adopté?

M. Jeannot: Oui, je le pense.

M. Cochrane: Bon. Les gens disent aussi que la déréglementation altérera le service. Comme je suis de Moncton, j'ai été heureux de vous entendre dire ce que vous avez dit il y a un an à propos du service dans notre ville. Cela nous donne quelques années de plus de répit.

Vous avez déjà cessé vos opérations à Sault Ste Marie et à London. Cela s'est fait en 1985-1986. Les choses seront-elles différentes en 1987, après que nous aurons adopté le projet de loi C-18, quelque chose qui rendrait plus facile l'abandon du service?

Autrement dit, les gens nous disent que si cette loi est adoptée ce genre d'interruptions de service se répètera à l'envi. Je ne crois pas que ce soit le service aérien qui soit en cause, mais plutôt qu'il existe des prophètes de malheur qui veulent semer l'émoi et tout plein de gens qui montent sur leurs grands chevaux.

Vous n'avez pas abandonné Moncton, dieu merci—et vous m'avez assuré aujourd'hui que vous ne comptez pas le faire—mais supposons que vous vouliez quitter Moncton, est-ce que l'adoption de la loi à la fin du mois de juin vous rendrait à chose plus facile si vous vouliez le faire?

M. Jeannot: Je ne pense pas. Nous essayons de servir la collectivité, de répondre aux besoins du marché et des consommateurs et de prendre soin de nos employés. Je ne vois rien dans le projet de loi qui nous ferait voir l'interruption de services d'un autre oeil, s'il devait s'en produire, mais nous n'y songeons pas à ce moment-ci. Le projet de loi ne change rien.

M. Cochrane: Donc, cela ne serait pas plus facile pour une ligne aérienne d'abandonner certains points de départ ou certaines destinations après que la loi C-18 aura été votée.

M. Ouellet: Évidemment, les modalités seraient très différentes.

M. Jeannot: Il n'est plus aussi nécessaire de tenir des audiences. Mais il ne s'en est pas nécessairement tenues sur ces abandons.

[Texte]

Mr. Cochrane: So you have had station abandonments without hearings in the past.

Mr. Jeannot: Oh yes.

Mr. Cochrane: Okay. We are all concerned in eastern Canada about the hub and spoke system and CP has worked that very well with their Atlantic and have been fairly successful.

I am concerned with that approach, I guess, and obviously as a national airline you are at this point in time not looking at that in eastern Canada. But, for example, there is now about \$140.00 difference in their fare to go from Moncton to Ottawa through Halifax than it is to fly direct. For some people the direct flight is an advantage and therefore they are quite pleased to pay that. But for other people time is not as significant.

• 1735

Is that kind of activity . . . and I do not think it will be any easier to conduct that kind of activity under Bill C-18, once it is passed, than it is now. But is your lack of ability, or reluctance, so far to respond to that kind of problem going to cause your company to say, well, gee, it is less lucrative, it is less financially feasible, because we are losing part of our market share?

Mr. Jeannot: I think the Atlantic network still has to evolve. Air Nova, for instance, which is our alliance partner, has to spread its wings more and provide more service intra-Maritimes. But I think there will continue to be a need for direct service out of some of the key points of New Brunswick in particular to central Canada, whether it is to Montreal or Toronto, and to connect in hubs there and beyond.

So I do not see it necessarily as a foregone conclusion that all the points in Atlantic Canada are going to be hubbed on Halifax. There are some it makes sense to hub on Halifax, and others that, while they would need to be connected to Halifax and to other points in Atlantic Canada, would be more practical and convenient to connect to different hubs, in Montreal or Toronto.

Mr. Cochrane: I guess my concern is that the reduction of the fare will probably allow them to attract more market, and that is one of the criteria you look at when you make your decision on jet service, direct or otherwise.

Mr. Jeannot: Mr. Cochrane, we have no intention deliberately to abandon any market in this country. We may not match all fares at all times, as our competitors may not, but over a period of time I think we will be very active in retaining that market.

Mr. Cochrane: So you are going to be quite aggressive in trying to meet the competition?

Mr. Jeannot: Absolutely.

Mr. Cochrane: The other point that has been drawn to my attention . . . I think it was by the CLC or some group that wandered into my office . . . made a comment about freight. It

[Traduction]

M. Cochrane: Donc vous avez abandonné des points de services sans audience par le passé?

M. Jeannot: Oh oui.

M. Cochrane: D'accord. Dans l'est du pays, nous nous préoccupons de la desserte des satellites et le CP a très bien mis en place ce système chez-nous.

C'est une formule qui me préoccupe, et je suppose que comme vous êtes une ligne aérienne nationale vous ne songez pas à ce genre de système pour l'est du pays. Pourtant, il y a actuellement une différence de 140 dollars dans le prix du billet pour aller de Moncton à Ottawa en passant par Halifax plutôt que de s'y rendre directement. Certains voyageurs trouvent cela avantageux et n'hésitent pas à payer la différence. Mais pour d'autres, la durée du voyage n'est pas aussi importante.

Je ne pense pas que l'adoption de la loi rendra plus facilement ce genre d'activité. Mais est-ce que le fait que votre compagnie hésite ou a du mal à faire face à ce genre de problème vous amènera à conclure que l'opération est moins lucrative, moins rentable du fait que vous perdez une part du marché?

M. Jeannot: Je pense que le réseau de l'Atlantique a encore du chemin à faire. Par exemple, notre partenaire, Air Nova, doit prendre plus d'essor et assurer plus de services à l'intérieur des Maritimes. Mais je pense qu'on continuera d'avoir besoin de vols directs à partir de certaines villes importantes du Nouveau-Brunswick, en particulier en destination du centre du pays, Montréal ou Toronto, pour avoir accès aux grands centres là-bas et ailleurs.

Donc, il n'est pas dit que toutes les villes de la région de l'Atlantique seront reliées au centre de Halifax. Dans certains cas l'idée se défend, dans d'autres il serait plus pratique et commode qu'il s'agisse plutôt de Montréal ou de Toronto.

M. Cochrane: Non, je crains que la baisse des tarifs leur attire plus de clients et que ce soit là une considération sur laquelle vous vous fondez pour établir une liaison, qu'elle soit directe ou indirecte.

M. Jeannot: Monsieur Cochrane, nous n'avons aucunement l'intention d'abandonner un marché au pays. Il ne nous arrive peut-être pas d'offrir un tarif équivalent chaque fois, et l'inverse vaut pour nos concurrents, mais sur le long terme je suis certain que nous parviendrons à conserver ce marché.

M. Cochrane: Vous allez donc vous démenier pour faire face à la concurrence?

M. Jeannot: Tout à fait.

M. Cochrane: Je voulais aussi vous parler du fret. Cela m'a été signalé par un groupe qui est venu à mon bureau. La question se pose dans l'Est du Canada parce que les avions plus

[Text]

is a concern in eastern Canada, because the smaller planes do not have the same freight capacity. Every time I land in Moncton, I see a whole load of lobster loading onto Air Canada to come out and service central Canada; which is great, and that is part of our success. But in this environment, as it happens more and more and we have fewer DC-9s, or fewer large planes that have greater freight capacity, are we going to have a problem . . . does your company foresee a problem in that regard as a result of . . . and it is a not a direct result of deregulation; it is a kind of auxiliary result of it.

Mr. Jeannot: No. First of all, there is some freight capacity that gets deployed in Atlantic Canada, whether it is DC-8s . . . in some cases, from our competitors, there are 737 "combies". So I think the market for air freight out of Atlantic Canada is . . . well, of course it is smallish and periodic in volume, so it is difficult to have continuous service to it. But I think there will be a fair bit of service continuing to be provided. We are quite bullish about things like lobster, which we have worked quite hard with the local industry to develop. It has become quite a success, not just in Canada but in Europe. So at the appropriate moment, I am sure . . . And there are also smaller types of airplanes that are uniquely for freight, and they are becoming more present. So I think the market will get served properly.

Mr. Cochrane: That was certainly a concern that was expressed to us, because of the inability, because there were no large planes serving a smaller area . . . part of their cargo, which we did not look at as much, was cargo, as opposed to passengers. We have geared ourselves toward looking at air service being for passengers, and they were concerned that the capacity of that freight getting out of these locations to a place like Moncton or Halifax to come to Ontario was going to be diminished.

Other than that, I want to thank you for the brief. I think you hit the main points; and certainly your presentation today has outlined very clearly the understanding of the national carrier of our bill. I am very pleased.

Mr. Jeannot: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cochrane.

Monsieur Jeannot, au nom du Comité, je voudrais vous féliciter pour votre témoignage de cet après-midi. Il est intéressant, pour le Comité, de connaître toutes les opinions sur le projet de loi C-18.

• 1740

Je crois que tous les membres du Comité apprécient les informations reçues d'Air Canada cet après-midi. Elles seront importantes pour le Comité. Je vous remercie beaucoup et vous souhaite bonne chance devant les défis qui s'annoncent. Merci beaucoup.

M. Jeannot: Merci, monsieur le président.

The Vice-Chairman: Now, members of the committee, we have appearing before us Mr. Giacomo Capobianco and Mr. Richard Marshall.

[Translation]

petits ne peuvent pas transporter autant de fret. Chaque fois que j'atterris à Moncton, je vois une pleine cargaison de homards qui est embarquée à bord d'Air Canada à destination du centre du pays; je trouve ça formidable, c'est une des raisons qui explique votre succès. Mais il y a de moins en moins de DC-9 ou moins de gros porteurs qui ont de grandes soutes à fret et je crains qu'il y ait un problème. Est-ce l'avis de votre compagnie? Et n'est-ce pas là une des conséquences de la déréglementation?

M. Jeannot: Non. D'abord, il y a une capacité de fret dans la région de l'Atlantique, qu'il s'agisse de DC-8 et, dans le cas de nos concurrents, il y a les 737 «hybrides». Le marché du fret aérien dans la région de l'Atlantique est petit et cyclique, c'est pourquoi il est difficile d'assurer un service régulier. Mais je pense qu'il continuera d'y en avoir suffisamment. Nous avons montré beaucoup de dynamisme dans le cas du homard, et nous avons travaillé d'arrache-pied avec les gens de l'endroit pour faire décoller l'industrie. Cela a été un succès non seulement au Canada mais aussi en Europe. Je suis donc certain qu'au moment opportun . . . Il y a aussi des avions plus petits qui servent uniquement au fret, et il y en a de plus en plus. Je pense donc que le marché sera bien servi.

M. Cochrane: Ce sont des doléances que nous avons entendues. On se plaint qu'il n'y a pas de gros avions pour les petits marchés. Nous nous sommes surtout attardés à étudier le service offert aux passagers, et on a dit craindre qu'il y ait une diminution de la capacité de transporter du fret de Moncton ou Halifax vers l'Ontario.

Cela dit, je voudrais vous remercier de votre mémoire. Je pense que vous avez évoqué les questions importantes et que vous avez très bien exposé dans quelle optique votre compagnie conçoit le projet de loi. Je suis très heureux.

M. Jeannot: Merci.

Le vice-président: Merci, Monsieur Cochrane.

Mr. Jeannot, on behalf of the committee I would like to congratulate you for your being here this afternoon. The committee finds it very interesting to know all of the opinions there are on Bill C-18.

I think that all members of the committee appreciate the information we received from Air Canada this afternoon. This is valuable input to the committee. Thank you very much and I want to wish you good luck in meeting upcoming challenges. Thank you very much.

M. Jeannot: Thank you Mr. Chairman.

Le vice-président: Apparaissent maintenant devant nous M. Giacomo Capobianco et M. Richard Marshall.

[Texte]

Gentlemen, I would ask you if you have an opening statement to make before the committee. We have your report before us. Is it your intention to read your brief in its entirety, or just to summarize?

Mr. Richard Marshall (President, Coal Association of Canada): Thank you, Mr. Chairman. We appreciate the opportunity to appear before the committee on behalf of the Coal Association of Canada. Dr. Capobianco, Chairman of the Board of the Coal Association of Canada, is going to present our position statement. With him is Mr. Larry Dykers, President of Obed Mountain Coal Company.

Mr. Giacomo Capobianco (Chairman of the Board, Coal Association of Canada): Mr. Chairman, the Coal Association of Canada represents virtually all the coal producers in Canada. I would like to point out that the tonnage of coal shipped on Canada's railways is the largest tonnage of any single commodity, and exceeds even that of grain. Therefore our remarks and our brief are particularly related to the issue of rail transportation. I would like to take a few minutes to give you a few key characteristics of the industry as it is today.

The Canadian coal industry is an important industry. It is a capital-intensive industry and a high-risk business activity. In the years 1980 to 1985 we brought five new mines into production, with a new capital investment of \$5.6 billion. Our export sales total approximately \$2 billion per year: about equal to the value of all the automobiles that are imported into this country. It is an important industry.

We have seen significant growth in our export markets, both in metallurgical coal and in thermal coal. Our share of the world market for internationally traded metallurgical coal has risen from 11.4% in 1980 to 15.8% in 1985. Our virtually new thermal export coal industry has risen from 1% of the world market in 1980 to 4% in 1985.

Unfortunately, this has been virtually profitless growth. Because of the world recession, supply and demand have been out of balance. This has been exacerbated by the fact that the Canadian dollar has been strong with respect to the currencies of our two competitor countries, Australia and South Africa. The result has been a dramatic erosion of prices for Canadian thermal and metallurgical coals, on the order of 30% or more over the last three years.

Our industry has responded aggressively and responsibly to these economic pressures. We have seen an increase in productivity on the order of 30%; a real step change. We now produce more coal with 2,000 fewer employees than we had three or four years ago.

In spite of these concerted efforts by us, the economic viability of our industry is now a matter of deep concern. The key word, once "growth", is now simply "survival". Overlain on this situation is the effect of the recent rapid rise in the

[Traduction]

Messieurs, je voudrais d'abord vous demander si vous avez une déclaration à faire. Nous avons votre mémoire. Voulez-vous le lire en entier ou le résumer?

M. Richard Marshall (président, Association charbonnière canadienne): Merci monsieur le président. Nous sommes reconnaissants de l'occasion qui nous est donnée de comparaître au Comité au nom de l'Association charbonnière canadienne. C'est M. Capobianco, président du Conseil de l'Association charbonnière canadienne qui lira notre déclaration. Il est accompagné de M. Larry Dykers, président de la *Obed Mountain Coal Company*.

M. Giacomo Capobianco (président du conseil, Association charbonnière canadienne): Monsieur le président, notre Association représente la quasi-totalité des producteurs de charbon du pays. Je voudrais signaler que le volume de charbon expédié par chemin de fer au Canada représente le volume le plus élevé de tous les produits qui transitent par chemin de fer et dépasse même celui des céréales. Nos observations et notre mémoire portent donc tout particulièrement sur le transport ferroviaire. Je voudrais consacrer quelques minutes à un survol de l'industrie telle qu'elle se présente aujourd'hui.

L'industrie houillère canadienne est une industrie importante. C'est une industrie où il faut beaucoup de capitaux et qui comporte des risques élevés. Entre 1980 et 1985, cinq nouvelles mines ont été mises en exploitation, au prix de 5,6 milliards de dollars en capitaux d'investissement. Nos recettes d'exportations s'établissent à environ 2 milliards de dollars par année, ce qui représente à peu près la valeur de toutes les voitures qui sont importées au pays. C'est une industrie importante.

Nos marchés étrangers ont connu une croissance importante, qu'il s'agisse du coke métallurgique ou du coke thermique. Pour ce qui est du coke métallurgique vendu sur le marché mondial, notre part du marché est passée de 11,4 p. 100 en 1980 à 15,8 p. 100 en 1985. Les exportations de coke thermique qui viennent à peine de commencer, sont passées de 1 p. 100 du marché mondial en 1980 à 4 p. 100 en 1985.

Malheureusement, cette croissance s'est réalisée presque sans profits. À cause de la récession mondiale, l'offre et la demande sont sans rapport entre elles. La crise a été exacerbée du fait que le dollar canadien est resté ferme par rapport aux devises de nos deux principaux concurrents, l'Australie et l'Afrique du Sud. Cela a provoqué une chute spectaculaire du prix du coke thermique et métallurgique canadien, de l'ordre de 30 p. 100 ou plus au cours des trois dernières années.

Notre industrie a pris le taureau par les cornes. Notre productivité a monté de 30 p. 100, ce qui est spectaculaire. Avec 2,000 employés de moins qu'il y a trois ou quatre ans, nous produisons aujourd'hui davantage de charbon.

Malgré nos efforts concertés, c'est la viabilité économique de notre industrie qui est aujourd'hui en jeu. Par le passé, le mot d'ordre était «croissance»; aujourd'hui c'est simplement «survie». À cette situation déjà critique s'ajoute l'effet du

[Text]

value of the Japanese yen which is forcing economic changes never seen before in the Japanese steel industry, which in turn is having serious repercussions on the Canadian coal industry.

• 1745

As Canadian producers, we thus must move swiftly, utilizing all available means to maintain or improve our market position. Since transportation is such an important element of our export industry, and indeed for all Canadian coal movement within the country, we are appearing before this commission, and I would like to summarize very briefly the key elements of our brief.

As to the position of the Coal Association of Canada regarding transportation legislation in general, we consider it imperative that any changes in transportation legislation or regulations be based on the fundamental notion of enhancing export trade.

As to our position on the specific bill, C-18, the wording changes in C-18 with respect to the transportation policy objective are strongly supported by the Coal Association. It is key to the members of our association that implementation of these rail-mode policy objectives be beneficial to the large captive bulk shippers, such as the Canadian coal producer.

We strongly support the provisions on mediation in clause 46 and final offer arbitration in clauses 48 to 57, and we welcome these proposals as a means of resolving shipper/carrier disputes.

As to clauses 59 through 63, investigations, we strongly support the public interest section of the bill.

As to those clauses dealing with rates, clauses 112 to 113, the Coal Association of Canada favours the minimum rate regulation provision as long as the railroads' financial position is not adversely affected; as long as there is adequate captive shipper protection in the legislation; and as long as the onus is placed on the railways not to abuse the minimum rate regulations in their confidential contracts.

As to confidential contracts, clause 120, the principle of confidential contracts has been a central concept in the previous discussion paper. In a previous letter to the ministry, and in the Coal Association's presentation to the Canadian Transport Commission hearings, our position was against confidential contracts. Observations in the past year lead to the conclusion that it is inevitable that confidential contracts be permitted. The association accepts this inevitability only if captive shippers are truly protected by other parts of the bill.

The Coal Association supports the provisions regarding the filing of confidential contracts. However, specific and explicit measures must be taken to ensure that they remain confidential.

[Translation]

renchérissement récent et rapide du yen japonais qui force l'industrie sidérurgique japonaise à opérer des transformations telles qu'elle n'en a jamais connues par le passé, ce qui, en retour, a de graves répercussions sur l'industrie houillère canadienne.

Le producteurs canadiens doivent donc agir vite et employer tous les moyens qui sont à leur disposition pour maintenir ou améliorer leur position dans le marché. Vu la très grande importance des transports pour nos exportations, de fait pour tout le transport du charbon canadien au pays, nous avons décidé de venir témoigner ici et je voudrais vous résumer très rapidement les faits saillants de notre mémoire.

Pour ce qui est de la position de l'Association charbonnière canadienne sur l'ensemble de la législation en matière de transport, il est à notre avis absolument essentiel que toute modification de la loi ou des règlements repose sur le concept fondamental de l'amélioration du commerce à l'exportation.

Pour ce qui est du projet de loi C-18 en particulier, l'ACC appuie les changements de formulation proposés en ce qui concerne les objectifs de la politique concernant le transport. Il importe au plus haut point aux membres de notre association que la mise en oeuvre de ces objectifs en matière de transport ferroviaire soit bénéfique aux gros expéditeurs captifs de marchandises en vrac que sont notamment les producteurs canadiens de charbon.

Nous appuyons vivement les dispositions relatives à la médiation figurant à l'article 46 et à l'arbitrage aux articles 48 à 57 et nous accueillons favorablement ces propositions qui constituent un moyen de régler les différends entre les expéditeurs et les transporteurs.

Quant aux articles 59 à 63, qui portent sur les enquêtes, nous appuyons vigoureusement les dispositions relatives à l'intérêt public contenues dans le projet de loi.

En ce qui concerne les articles qui portent sur les prix, 112 et 113, nous sommes en faveur des dispositions réglementaires concernant le prix minimum dans la mesure où elles ne nuisent pas à la situation financière des chemins de fer, où les expéditeurs sont suffisamment protégés par la loi et où il incombe aux chemins de fer de ne pas abuser des règlements concernant le prix minimum dans leurs contrats confidentiels.

Quant à eux, visés par l'article 120, les documents de travail antérieurs tournaient déjà autour de cette idée fondamentale. Dans une lettre adressée au ministère et dans l'exposé de sa position aux audiences de la Commission canadienne des transports, l'ACC s'était opposée aux contrats confidentiels. Après avoir vu ce qui s'est produit au cours de l'année qui vient de s'écouler, nous sommes arrivés à la conclusion que les contrats confidentiels seront autorisés. L'ACC n'accepte cette fatalité que si les expéditeurs captifs sont vraiment protégés par d'autres dispositions du projet de loi.

Elle est donc en faveur des dispositions concernant les contrats confidentiels. Toutefois, des mesures précises et explicites devront être prises pour s'assurer qu'ils demeurent confidentiels.

[Texte]

As to competitive line rates, clauses 134 to 142, with the exception of one major producer, whose shipments of coal are approximately 20% of the total shipments of coal in Canada, the Coal Association supports these clauses of the bill regarding competitive line rates. That shipper will be making an independent presentation to this board.

Mr. Benjamin: Who is that?

Mr. Capobianco: Fording Coal.

As to level of service, clauses 143 to 144, the Coal Association is in favour of any regulatory criteria that encourage initiatives to streamline operations and encourage innovation; and as to common carrier obligations, we fully support those clauses of the bill.

Referring to running rates and joint track usage, clauses 147 to 148, we support the proposal of running rates and joint track usage, provided the proposal leads to real capital cost savings and proven operating efficiencies. There is a very real danger that this proposal, if indiscriminately applied, could lead to economic and operating chaos.

• 1750

Turning to Division II, on railway lines, clauses 157 to 182, as stated previously, the association is in favour of any regulatory criteria that encourage initiatives to streamline operations and encourage innovation.

We support the bill's proposals on branch line abandonment if the proposals will lead to greater railway efficiency. However, we do not feel overhead costs should be excluded in determining losses in subsidies.

We fully support the railway's position that potential short line operators should not have to be federally regulated, except in the area of safety.

As to general comments, it is extremely important to the financial health of the railways that cost deregulation and rate deregulation occur simultaneously. From our perspective, cost deregulation can be used as a means of encouraging technological advance and more efficient use of labour. The cabooseless train issue is perhaps the best example of the railways being hampered by regulation.

Finally, it is a fundamental belief of the Coal Association of Canada that the cost savings realized by the railways be passed on to the shippers.

The Chairman: Mr. Capobianco, I heard only part of it, but I had read the brief before, while you were meeting down the hall at another meeting, and I must say I think, from a captive-shipper point of view, you are the first interesting creature we have had—and I know we will have a few more—to admit full well you are captive shippers and point out certain clauses of the bill you are in favour of. I think it really

[Traduction]

En ce qui concerne les prix de ligne concurrentiels visés aux articles 134 à 142, mis à part un membre producteur important, dont les expéditions de charbon représentent environ 20 p. 100 de toutes les expéditions de houille au Canada, l'Association charbonnière est en faveur de ces dispositions. L'expéditeur en question fera un exposé indépendant ici.

M. Benjamin: De qui s'agit-il?

M. Capobianco: Il s'agit de *Fording Coal*.

S'agissant du niveau des services, articles 143 et 144, l'Association favorise tout critère réglementaire qui stimule les mesures visant à rationaliser les opérations et à promouvoir l'innovation. Par ailleurs, nous appuyons entièrement les articles du projet de loi qui portent sur les obligations des transporteurs en commun.

Nous sommes également en faveur des articles 147 et 148 concernant les droits de circulation et l'usage commun des voies, à conditions que cette proposition entraîne des économies réelles au chapitre des coûts en immobilisation et améliore nettement le fonctionnement. Il existe un danger réel que cette proposition, si elle s'applique sans distinction, invoque un chaos économique et une exploitation désordonnée.

À propos de la section II, lignes de chemin de fer, articles 157 à 182, comme nous l'avons déjà dit, l'Association favorise tout critère réglementaire qui stimule les mesures visant à rationaliser les opérations et à promouvoir l'innovation.

L'ACC appuie les propositions contenues dans le projet de loi au sujet de l'abandon d'un embranchement s'il en résulte une amélioration de la rentabilité des chemins de fer. Cependant, nous estimons que les frais généraux devraient être exclus du calcul des pertes et des subventions.

L'ACC partage le point de vue des chemins de fer selon lesquels les exploitants éventuels de petits embranchements ne devraient pas être régis par les lois fédérales, sauf dans le domaine de la sécurité.

De façon générale, il est extrêmement important pour la santé financière des chemins de fer que la déréglementation des coûts et des prix soit menée simultanément. Selon nous, la déréglementation des coûts peut permettre de favoriser les progrès techniques et une utilisation plus efficiente de la main d'œuvre. La question des trains sans wagon de queue est peut-être le meilleur exemple d'une situation où la réglementation brime les chemins de fer.

Enfin, l'ACC est fermement convaincue que les économies de coûts réalisées par les chemins de fer doivent être transmises aux expéditeurs.

Le président: Monsieur Capobianco, je n'ai entendu qu'une partie de vos remarques, mais j'ai lu le mémoire pendant que vous assistiez à une autre réunion, et je dois dire que vous êtes le premier expéditeur captif à nous présenter un point de vue intéressant—je sais qu'il y en aura d'autres—et admettre ouvertement votre situation d'expéditeur captif tout en signalant certains aspects du projet de loi que vous appuyez. Votre mémoire traite vraiment directement du projet de loi. Je

[Text]

directs it to the bill. I appreciate it very much, and I know the members of the committee do.

Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je veux féliciter les témoins pour leur excellente présentation. Étant brève et explicite elle ne suscitera pas beaucoup de questions. Les commentaires s'expliquent d'eux-mêmes.

Si vous me permettez, monsieur le président, il y a un point sur lequel je voudrais obtenir des précisions.

À la page 7, du document français, sous la rubrique «médiation et arbitrage» vous dites clairement que:

... les expéditeurs peuvent recourir à l'arbitrage lorsqu'ils négocient des contrats confidentiels.

Donc, vous voudriez que la loi indique clairement que les expéditeurs puissent recourir à l'arbitrage lorsqu'ils négocient des contrats confidentiels.

Par ailleurs, à la page 9, vous demandez que l'on dépose les contrats confidentiels et que

... des mesures précises et explicites soient prises pour s'assurer que ces contrats demeurent confidentiels.

Or, il me paraît y avoir ici une certaine contradiction. N'avez-vous pas peur que ces contrats confidentiels fassent l'objet de commentaires de la part des gens qui s'occupent de l'arbitrage et qu'éventuellement ils ne soient plus confidentiels?

Mr. Capobianco: I believe the concern you point out is a very important one, because we think the confidentiality of confidential contracts is very important. If I understand the point you raise, your concern is that final-offer arbitration may open those confidential contracts to too many people. Without having the ability to comment on the details of the bill, we do believe that the mechanics of the bill, as they are laid out, will avoid that.

• 1755

Mr. Ouellet: You think so.

Mr. Angus: Lots of luck.

M. Ouellet: Je comprends vous vous ralliez à ce que vous appelez «l'inévitable», à savoir qu'il y aura des contrats confidentiels. Mais, fondamentalement, votre association n'a pas demandé et ne souhaite pas ces contrats «confidentiels». Donc, si les membres du Comité présentaient des amendements aux articles traitant des contrats confidentiels, est-ce que je peux présumer que votre association en serait très heureuse?

Mr. Capobianco: I think the position of the association on confidential contracts was one of early concern. As the provisions of the bill became clearer to us, and we worked with them, we felt that the protections the small shippers who are still captive would have under that proposed act were sufficient that we could support it; and so we are happy now to support it.

Mr. Ouellet: Thank you.

[Translation]

vous en suis reconnaissant, comme les autres membres du Comité j'en suis sûr.

Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to congratulate the witnesses for their excellent brief. As it was short and clear it will not give rise to many questions. The remarks are self-explanatory.

If I may, Mr. Chairman, I would like to ask for a few clarifications.

On page 7 of the French version under the title "Mediation and Arbitration" you state clearly that:

... final order arbitration must be available to shippers when negotiating confidential contracts.

You are quite clearly asking that shippers must be able to turn to arbitration when they are negotiating confidential contracts.

On page 9 on the other hand, you ask that confidential contracts be filed and add

... specific and explicit measures must be taken to ensure they remain confidential.

There seems to be a contradiction here. Are you not worried that people involved in the arbitration process may comment on the confidential contracts with the ensuing risk that these may lose their confidential character?

M. Capobianco: C'est une considération très importante, car je pense que la nature confidentielle des contrats est un aspect essentiel. Si je vous ai bien compris, vous pensez que le recours à l'arbitrage donnerait trop largement accès à l'information contenue dans ces contrats confidentiels. Sans pouvoir donner un avis sur tous les aspects du projet de loi, nous estimons que les dispositions, telles qu'elles sont proposées ici, permettront d'éviter ces situations.

M. Ouellet: Vous le pensez.

M. Angus: Bonne chance.

Mr. Ouellet: I can understand that you accept what you call this "inevitability", regarding confidential contracts. But in essence your Association did not ask for and does not wish for those "confidential" contracts. So may I assume that your Association would be extremely pleased if members of the committee were to introduce amendments to the clauses regarding confidential contracts?

M. Capobianco: Je crois que sur la question des contrats confidentiels, l'Association était inquiète au départ. À mesure que nous avons mieux compris les dispositions du projet de loi et que nous les avons analysées, nous en sommes venus à penser que celles-ci donnaient aux petits expéditeurs qui demeuraient captifs une protection suffisante pour que nous puissions l'appuyer; c'est donc ce que nous faisons maintenant.

M. Ouellet: Merci.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome.

One of the key elements in this bill is the shifting from what we refer to as cross-subsidization from user to user, commodity to commodity, to a system where if it is determined it is necessary to have an imposed public duty, that the public duty should be paid for by the taxpayer, if you like. Do you agree with that shift? You do argue in your brief that you think the movement of coal has been subsidizing other commodities and therefore you have been paying a higher rate.

Mr. Capobianco: That is our position; that there is a certain amount of business-related difference in the rates charged to different businesses. If we call that cross-subsidization, I think it is a fair term. What we are saying in terms of imposed public duties is yes, they should be compensated, not by other shippers but by those who demand those services, and that appears to us to be the public.

Mr. Angus: So then I take that if the Government of Canada decided to impose a public duty on one or both railroads vis-à-vis the movement of low sulphur western Canadian coal from British Columbia, Alberta, and Saskatchewan to Ontario, in order to allow Ontario Hydro to meet their emission reductions, that you would not object to federal funding for that purpose, as an imposed public duty.

Mr. Capobianco: That is a fine dilemma, sir.

The position of the members of the Coal Association of Canada is we do not support subsidies as a means of making that happen, nor do we believe it is necessary. The assumption that it is imposed, because it is a public duty and not an economic movement, is perhaps the point where we come apart. Given your assumption, and given that it is for the benefit of Canada as such and not for shippers for example, or railways for example, then I think as a benefit to Canada we might look at that and say it is not a subsidy to the railroad, it is not a subsidy to the coal industry, it is a cost for the people of Canada. We do not believe it is necessary.

• 1800

Mr. Angus: But you would not object. If it came down to the point that this new committee that has been struck is unable to bring about the level of cost reduction that is deemed to be necessary in both the production side and the movement side to meet the financial implications for Ontario Hydro, then you would not say, we will not accept it, we will not move it. You would, I think, if it came down to that, accept it reluctantly, but put it in the bank anyway.

Mr. Capobianco: We would not like to accept the subsidy. We would hope it would be applied in some other way, if, given your assumptions, that happens. We still disagree with the assumptions. We do not think we need a subsidy of any kind.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue.

L'un des aspects essentiels du projet de loi est le passage d'un régime d'interfinancement comme on l'appelle, entre utilisateurs, entre denrées, à un système où le contribuable, en quelque sorte, devra prendre en frais les charges d'un service public imposé, si l'on estime que ce service est nécessaire. Appuyez-vous ce changement? Vous dites dans votre mémoire que le transport du charbon a servi à subventionner d'autres produits et que, par conséquent, vous avez jusqu'ici payé un tarif plus élevé.

M. Capobianco: C'est notre point de vue; nous pensons qu'il y a certainement une certaine différence dans les tarifs, selon le type de produit. Je pense qu'on peut légitimement parler d'interfinancement. Dans le cas des services publics imposés, nous estimons qu'il doit y avoir compensation, et qu'elle ne doit pas être payée par les autres expéditeurs, mais plutôt par ceux qui demandent ces services, c'est-à-dire le public, selon nous.

M. Angus: J'en déduis donc que si le gouvernement du Canada décidait d'imposer le devoir de services publics à l'un ou l'autre des chemins de fer pour le transport du charbon à faible teneur en soufre provenant de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan, vers l'Ontario, ou permettre à Hydro-Ontario d'atteindre ses objectifs en matière de rémission des émissions, vous n'auriez aucune objection à ce que le gouvernement fédéral finance ce service, qui est un service public imposé.

M. Capobianco: C'est tout un dilemme, monsieur.

L'Association charbonnière du Canada n'approuve pas le recours aux subsides dans ces cas-là, et elle estime qu'ils ne sont pas nécessaires. Notre opinion diverge de la vôtre en ce que vous estimez qu'il s'agit d'un service imposé puisqu'il n'a pas de fondement économique. À partir de cette hypothèse, et puisque c'est pour le bien du pays, et non pas pour celui des expéditeurs, ou des chemins de fer, par exemple, nous estimons alors que ce n'est pas un subside accordé aux chemins de fer, ou à l'industrie du charbon, mais bien un coût imputable au peuple canadien. Nous ne pensons pas que ce soit nécessaire.

M. Angus: Mais vous ne vous y opposeriez pas. Si ce nouveau Comité qui a été créé ne parvenait pas à réduire les coûts de production et de transport à un niveau jugé nécessaire pour répondre aux besoins financiers d'Hydro-Ontario, vous ne refuseriez pas les subventions, vous ne refuseriez pas de vendre le charbon. S'il fallait en arriver là, je pense que vous accepteriez les subventions à contrecœur, mais que vous les encaisseriez quand même.

M. Capobianco: Cela ne nous plairait pas. Si cette situation devait se présenter, nous préfererions que les subsides soient accordées par un autre moyen. Mais nous n'acceptons toujours pas vos hypothèses. Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire d'accorder des subsides.

[Text]

Mr. Ouellet: Would you allow me just a supplementary question? I was going to ask it, and you raised the matter.

In your document you indicate at the beginning that you feel there is cross-subsidy. Do you have any statistics that would be helpful to the members of the committee in this regard? It is a pretty straightforward statement you make there, that you think you pay too much, and the direct consequence of it is that others pay less. Are you able to substantiate this a little and give us some figures or data in this regard that could be helpful to the members of the committee?

Mr. Capobianco: I think our ability to understand railway costing is less, even, perhaps, than the government's.

An. hon. member: Nobody understands it.

Mr. Angus: And that is not even railway costing.

The Chairman: It is a medieval science, no doubt.

Mr. Capobianco: I am sure everyone who pays charges where the negotiating strength is not equal on both sides tends to have a basic feeling that they are paying too much.

Mr. Angus: But not necessarily being able to verify that you are, in fact. You may not be. Is that also correct?

Mr. Capobianco: I think in all fairness we have to say that. We have had consultant studies done, but we still face the same issue. There are many, many ways in which the costs involved on the railway side can be calculated.

Mr. Ouellet: It is a feeling you have. It may be true, but you cannot give us a document that substantiates this statement.

The Chairman: A general belief.

Mr. Capobianco: My personal feeling would be that I would have to say yes, it is a general belief, supported by some independent studies we have had done that lean in that direction.

Mr. Angus: Have you ever raised the matter formally within the existing regulatory process, in terms of a specific rate that has been established for the carriage of coal from point A to point B? If so, has there been a determination by the CTC or the Railway Transport Committee verifying or rejecting claims that have suggested the rates are too high?

Mr. Capobianco: To be accurate, we would have to go back and check. I am aware that there was one hearing at least, by McIntyre Mines, quite a few years ago. I do not know how it was resolved.

Mr. Angus: But it has not been a widespread approach, then.

Mr. Capobianco: Absolutely not. The mechanism there today is a cumbersome, unwieldy, and extremely long and expensive one, and as such is not used.

Mr. Angus: I want to turn to the bill itself. Part III, subclause 135(5) reads as follows:

[Translation]

M. Ouellet: Me permettez-vous une question complémentaire? J'allais la poser, et vous avez abordé le sujet.

Vous dites au début de votre mémoire qu'il y a selon vous interfinancement. Avez-vous des chiffres qui pourraient nous être utiles? Vous dites assez ouvertement ici qu'à votre avis vous payez trop, et qu'en conséquence, d'autres paient moins. Pouvez-vous appuyer ces déclarations par des chiffres ou des données?

M. Capobianco: Je crois que nous sommes encore moins que le gouvernement en mesure de comprendre la façon dont les chemins de fer calculent leurs coûts.

Une voix: Personne n'y comprend rien.

M. Angus: Et il ne s'agit même pas de calcul des coûts des chemins de fer.

Le président: Je suis sûr que c'est une méthode moyennageuse.

M. Capobianco: Je suis sûr que chaque fois que deux négociateurs ne sont pas de même poids, celui qui doit payer a l'impression de trop payer.

M. Angus: Mais vous ne pouvez pas vraiment le prouver. Ce n'est peut-être pas le cas. N'est-ce pas?

M. Capobianco: En toute honnêteté, vous avez raison. Nous avons fait faire des études par des conseillers, mais le problème demeure. Il y a d'innombrables façons de calculer les frais des sociétés de chemins de fer.

M. Ouellet: C'est donc une impression que vous avez. Elle est peut-être justifiée, mais vous ne pouvez pas nous donner d'études à son appui.

Le président: C'est une impression générale.

M. Capobianco: Personnellement, je dirais que c'est cela, une impression générale, que tendrait à confirmer certaines études indépendantes que nous avons fait faire.

M. Angus: Avez-vous jamais porté la question devant les organes de réglementation, en leur soumettant le cas précis d'un tarif fixé pour le transport du charbon d'un point A à un point B? Le cas échéant, la CTC ou le Comité des transports par chemin de fer ont-ils rendu une décision confirmant ou infirmant les allégations selon lesquelles les tarifs seraient trop élevés?

M. Capobianco: Il faudrait que je vérifie. Je sais qu'il y a eu une audience, il y a quelques années, à l'initiative de McIntyre Mines. Je ne sais pas comment cela s'est résolu.

M. Angus: Mais ce n'est donc pas une chose fréquente.

M. Capobianco: Certainement pas. Le système actuel est lourd, lent et coûteux et on n'y a donc pas recours.

M. Angus: Parlons maintenant du projet de loi même. A la partie III, le paragraphe 135(5) porte que:

[Texte]

Where a competitive line rate has been established for a shipper in respect of a movement of traffic of the shipper over a continuous route, no other competitive line rate may be established in respect of that movement while that rate is in force.

• 1805

Now, according to the briefing notes that we have, what that clause is supposed to do is prevent the carriage of a commodity like coal from a point in Canada to a point in another part of Canada via the United States.

Now, we have heard testimony from CN and CP on that matter. At least one of them, if not both—I am not sure on the both—is concerned that this clause would not have the desired effect. There is the potential, for instance, that Burlington Northern, through a mix of competitive line rates in either end of Canada, along with their own confidential contracts—in fact, the United States could—

Mr. Benjamin: An interswitching.

Mr. Angus: Yes, an interswitching could take that cargo away from a Canadian railroad and move it, in the main, through the United States, with resulting job loss. Now, do you agree with their—

Mr. Benjamin: Railway loss, too.

Mr. Angus: —assessment of the implications or the lack of protection by that clause?

Mr. Capobianco: I believe, given the assumption that the American railroad is more cost-effective, for one reason or another, that, indeed, is the key element of competition that is introduced by this particular part of the bill, and that could happen.

Mr. Angus: Would you support that happening?

Mr. Capobianco: We would not support it happening. To some degree, I am speaking personally, but I think I am speaking for the entire industry when I say, we hope it never happens. We have first-class service from the railways, and we hope that this bill will allow that first-class service to continue, but we would like to see competition. We hope we never use it.

Mr. Angus: Are you saying, though, sir, that you would use the threat of Burlington Northern—their ability to come into Canada, to haul your commodity—in order to drive CN or CP's price down to the point where it is compensatory and nothing else?

Mr. Capobianco: The short answer is, yes. That is the kind of business we are in. That is what competition is about. That is what we do in the marketplace every day.

Mr. Angus: That is why we are who we are, on this side of the table.

Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: That is why you stay, I know.

[Traduction]

Lorsqu'un prix de ligne concurrentiel a été établi pour un expéditeur à l'égard d'un transport de marchandises effectué pour celui-ci sur un parcours continu, aucun autre prix de ligne concurrentiel ne peut être établi pour ce transport pendant que ce prix est en vigueur.

D'après les notes d'information que nous avons reçues, le but du paragraphe serait d'éviter qu'un produit comme le charbon, partant d'un point situé au Canada pour une destination canadienne ne transite par les États-Unis.

Nous avons entendu sur ce sujet le CN et le CP. L'une des deux sociétés, et peut-être même les deux—je n'en suis pas certain—craignent cette disposition n'ait pas l'effet désiré. Il est possible, par exemple, que *Burlington Northern*, grâce à une combinaison de lignes concurrentielles ainsi qu'à des contrats confidentiels, les États-Unis puissent en fait . . .

M. Benjamin: Faire un changement de voies.

M. Angus: Oui, un changement de voies, qui permettrait d'enlever un chargement à une société de chemin de fer canadienne et à le faire transiter pour l'essentiel du parcours par les États-Unis, ce qui entraînerait des pertes d'emplois. Partagez-vous leur . . .

M. Benjamin: Et de voies ferrées, aussi.

M. Angus: Évaluation des conséquences ou de l'insuffisance de cette disposition?

M. Capobianco: J'estime, compte tenu du fait que les chemins de fer américains sont plus efficaces, pour une raison ou pour une autre, que c'est effectivement un élément essentiel de concurrence qu'introduit le projet de loi, et que cela pourrait arriver.

M. Angus: Et y seriez-vous favorables?

M. Capobianco: Nous n'y serons pas favorables. Dans une certaine mesure, et je parle à titre personnel, mais je pense exprimer le point de vue du secteur tout entier, j'espère que cela n'arrivera pas. Nos chemins de fer nous donnent un service de première classe, et nous espérons que le projet de loi permettra que cela continue, mais nous aimerions qu'il y ait un élément de concurrence. Tout en espérant n'y avoir jamais recours.

M. Angus: Mais vous voulez dire que vous brandiriez la menace de *Burlington Northern*—qui pourrait venir au Canada et transporter votre produit—pour faire baisser les prix du CN ou du CP jusqu'au point où ils seraient compensatoires, sans plus?

M. Capobianco: En un mot, oui. C'est la nature des affaires. C'est la nature de la concurrence. Cela fait partie de notre quotidien.

M. Angus: C'est pour cela que nous sommes ce que nous sommes, de ce côté-ci de la table.

Monsieur le président, merci.

Le président: Et c'est pour cela que vous restez, je le sais.

[Text]

Mr. Angus: Do you want to bet?

The Chairman: I will bet any time, even though I love you both.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: There is just really one little thing that I would like to get your comments on. I was raised in a coal mining town, and since I was eight years of age, we have been trying to get—that is a long time ago—into an Ontario market.

For quite a few years there were subventions or subsidies, and we moved a certain amount of coal, but we never got to the point where we really had a market in Ontario. It seems to me that there are so many advantages, in spite of the distance. At the present time I think the latest coal report and the government are taking a pretty positive attitude in trying to resolve this problem. Do you see any hope of this problem's being resolved within the next year or so?

Mr. Capobianco: Sir, we are particularly optimistic. The one comment I would be concerned about is over "the next year or so". Really, that market will not have room for expansion until the early 1990s, because of the heavy reliance of the province of Ontario on nuclear power.

Nonetheless, we think that some very important things are happening that can move us in that direction. I mentioned the tremendous strides in productivity the industry has made.

We believe the issue under discussion at this table today will have an important effect on our ability to move coal to eastern Canada. We believe there are certain measures of support that governments, including this government, can give us, which will improve our ability to compete. I would mention specifically excise tax on fuels. Certainly one of the most important areas is focused research, to bring the force of research in Canada to bear on the problems, to produce a better product which can stand more transportation cost, to find better ways to reduce the costs at the mines and the cost of transportation, and finally the technology of burning those coals cleanly and safely.

• 1810

Mr. Taylor: Yes, that technology of burning the coals to a better degree I think gives quite a bit of hope.

Mr. Capobianco: There are existing technologies which will greatly reduce the sulphur oxides and nitrous oxides. There is new technology under development, including studies being done in Canada, which will dramatically decrease those.

Mr. Taylor: I think we should emphasize the fact that there is a good bit of coal, particularly in Alberta, that is almost sulphur free. It is 0.5% compared to 5% that is coming into this country. When the government has to consider the cleaning up of the acid rain, I am not so sure that freight rate should be a barrier.

Mr. Angus: Hear! Hear!

[Translation]

M. Angus: Vous voulez parier?

Le président: Quand vous voudrez, même si je vous aime bien tous les deux.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Il y a juste une petite chose sur laquelle j'aimerais avoir votre avis. J'ai grandi dans une localité minière et déjà lorsque j'avais 8 ans, nous essayions—c'était il y a longtemps—de trouver un débouché en Ontario.

Pendant un certain nombre d'années, il y a eu des subventions ou des subsides, et nous avons vendu une certaine quantité de charbon, mais nous ne sommes jamais véritablement parvenus à avoir un marché en Ontario. Il me semble qu'il y aurait tant d'avantages, malgré la distance. Maintenant le dernier rapport sur le charbon, ainsi que le gouvernement, semblent chercher une solution à ce problème. Peut-on espérer selon vous qu'il soit résolu dans l'année à peu près?

M. Capobianco: Monsieur, nous sommes particulièrement optimistes. Mais quant à dire dans l'année, à peu près, je ne sais pas. Le marché n'offre aucune possibilité de croissance avant le début des années 1990, car l'Ontario a beaucoup misé sur l'énergie nucléaire.

Nous pensons néanmoins que plusieurs événements très importants pourraient jouer en notre faveur. J'ai mentionné les importants progrès que nous avons réalisés dans le domaine de la productivité.

Nous pensons que le projet de loi dont il est question ici aujourd'hui peut largement influencer notre capacité à envoyer du charbon dans l'est canadien. Nous pensons que les gouvernements, y compris celui-ci peuvent prendre certaines mesures pour nous aider à améliorer notre position. Je mentionnerai en particulier la taxe d'accise sur les combustibles. Un élément de la plus haute importance est la convergence de la recherche, qu'il faut mettre pleinement à contribution pour résoudre nos problèmes, parvenir à fournir un meilleur produit qui justifie des prix de transport élevés; trouver des moyens plus efficaces de réduire les coûts d'exploitation minière et le coût des transports; et enfin, mettre au point les technologies qui permettent la combustion propre et sans danger du charbon.

M. Taylor: Oui, la possibilité de parvenir à une combustion plus complète du charbon nous donne, je pense, un peu d'espoir.

M. Capobianco: Il existe déjà des moyens de réduire énormément les émissions d'oxyde sulfureux et d'oxyde d'azote. Des recherches sont en cours, notamment au Canada, qui aboutiront à des réductions très importantes.

M. Taylor: Il faut rappeler qu'il y a, en Alberta notamment, des réserves importantes de charbon dont la teneur en soufre est presque nulle. Elle se situe à 0.5 p. 100 comparée à 5 p. 100 pour le charbon importé. Quand on songe aux coûts qu'occasionnent les précipitations acides, je pense que le gouvernement ne devrait pas se laisser arrêter par le coût du transport.

M. Angus: Bravo! Bravo!

[*Texte*]

Mr. Taylor: When we start adding up the millions of dollars we are going to have expend in Ontario to clean up our acid rain that need never have happened if we had been using sulphur-free coal, I think this thing should be emphasized. Especially in this day and age when we are putting so much emphasis on the environment.

Mr. Angus: Well said!

The Chairman: Okay. I do not know if you want to respond. I think you would agree with that pretty well, but it is very good. Mr. Taylor always brings in that sulphur-free coal from Alberta, as he should, and I think we perhaps should be more cognizant of it. I think that is what you people may have been meeting on earlier this afternoon, other than Bill C-18 and Bill C-19.

Mr. Reid: Mr. Capobianco, with your Coal Association of Canada, and being good Canadians as far as private enterprise and shippers go, how many jobs? How many people are employed by your association and with the companies that are involved with you?

An hon. member: It is in the brief.

The Chairman: It is in the brief, read the brief.

Mr. Reid: I would just like to have the—

The Chairman: No, no. Next supplementary.

Mr. Reid: Perhaps he could—

Mr. Capobianco: The direct employment in the industry is approximately 11,500 at present.

Mr. Reid: Thank you.

The Chairman: And indirectly, 40,000.

Mr. Capobianco: About 40,000.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I was trying to tie in, Mr. Chairman, the referral to whether it would be the Burlington Northern or whether it be CP or CN Rail that these gentlemen have 11,000 people on the payroll. Maybe my question might—

Mr. Benjamin: Good point, ask it.

The Chairman: Ask him. That is better.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The gentlemen have said they need the best rates they can get. To follow up on what Mr. Angus said a while ago, in order for them to be competitive they need lower rates, and to get lower rates to keep 11,000 people employed in Canada, they have to go with the lower rates, which is the point I was trying to make.

The Chairman: Very good point, Mr. Gray. Excellent point.

Mr. Reid.

Mr. Angus: Anything to make a buck.

The Chairman: Mr. Reid, do you have a supplementary?

[*Traduction*]

M. Taylor: Il faut le souligner, quand on songe aux millions de dollars que nous serons obligés de dépenser en Ontario pour remédier aux effets des pluies acides qui auraient pu être évités si nous avions brûlé du charbon à faible teneur en soufre. Surtout de nos jours où on accorde tant d'importance à l'écologie.

M. Angus: Bien dit!

Le président: Bon. Je ne sais pas si vous voulez répondre. Je suppose que vous partagez essentiellement cet avis, mais c'est très bien. M. Taylor ne manque jamais de nous parler du charbon sans soufre de l'Alberta, comme c'est d'ailleurs de son devoir, et nous devrions peut-être en être plus conscients. C'est peut-être de cela que vous parliez à votre autre réunion de cet après-midi, outre les projets de loi C-18 et C-19.

M. Reid: Monsieur Capobianco, l'Association charbonnière du Canada, dont les entreprises et expéditeurs membres sont de bons citoyens, combien d'emplois représentent-elles? Combien de personnes sont employées par votre association et les sociétés affiliées?

Une voix: C'est dans le mémoire.

Le président: C'est dans le mémoire, lisez-le.

M. Reid: Je voudrais simplement avoir le...

Le président: Non, non. Question complémentaire suivante.

M. Reid: Il pourrait peut-être...

M. Capobianco: Actuellement, il y a environ 11,500 personnes directement employées dans le secteur.

M. Reid: Merci.

Le président: Et 40,000 indirectement.

M. Capobianco: Environ 40,000.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je voulais relier ce fait que ces messieurs emploient 11,000 personnes avec la question qu'on leur a posée à propos du choix entre *Burlington Northern* d'une part et le CP ou le CN d'autre part. Ma question pourrait peut-être...

M. Benjamin: C'est une bonne question, posez-la.

Le président: Posez-la, c'est mieux.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ces messieurs ont dit qu'ils se doivent d'obtenir les meilleurs tarifs possibles. À propos de ce que disait M. Angus tout à l'heure, pour être compétitifs, ils ont besoin de tarifs plus bas, et pour garder ces 11,000 employés qu'ils ont au Canada, ils faut qu'ils profitent des meilleurs tarifs possibles; c'est ce que je voulais souligner.

Le président: Vous avez tout à fait raison, monsieur Gray. Excellent.

Monsieur Reid.

M. Angus: N'importe quoi pour se remplir les poches.

Le président: Monsieur Reid, avez-vous une question complémentaire?

[Text]

Mr. Reid: The witnesses are in the business of selling coal at the best competitive rate they can get. The Province of Ontario would be questioning that rate, too.

My question was related to the comment that Mr. Taylor will bring that coal into Ontario. Will he be bringing that coal into Ontario via Canadian rail lines or joint Canadian rail lines and the St. Lawrence Seaway?

Mr. Angus: Put a road block at Thunder Bay.

Mr. Reid: Intermodal transport.

Mr. Benjamin: It will go to Duluth.

Mr. Reid: Oh no, no. Burlington, Vermont—

The Chairman: If you care to comment, Mr. Capobianco. We have been here all day and we are—

Mr. Capobianco: Perhaps I can just give a very brief answer to that. Part of the answer to that depends on the governments whose laws we have to obey in doing that. If enough excise tax is put on the fuel for transporting that coal by Canadian trains across this country, then it will make the route through the Panama Canal viable.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Well said. Well said.

Mr. Benjamin.

• 1815

Mr. Benjamin: I find this a bit ironic. Your association was before this committee about four years ago, or maybe a little less than that; three and a half. That was when we were discussing the statutory grain rates; the Crow rates. And your association made a great point . . . I do not remember if any of you gentlemen were in front of us then, in 1983, or not, but your association made a great to-do about how even though grain prices had gone down, in some instances, as much as 60%, you supported the idea of doing away with the statutory grain rates and the grain producers paying more. Now you are telling us coal prices are down and international markets are tough; and you are crying about rising freight rates. I would like to know how your association can have it both ways. Where the hell were you when we needed you?

Mr. Capobianco: It is an old problem, sir. What we have said in the brief is what we say as a principle. We are willing to pay our fair share. We believe everyone should pay their fair share.

Mr. Benjamin: Then you feel the nation as a whole should not share in the cost, by a variety of means, of getting our product to export position, taking into account our distances, our geography, our climate, and the advantages our competitors have. You are saying, then, to each his own; you are all on your own; the devil take the hindmost. You are saying, then, the coal association would not want to accept any subvention or subsidy to move coal from western Canada to central Canada; to make a buck, you would be prepared to move your coal down across the B.C. or Alberta border into the United

[Translation]

M. Reid: Les témoins cherchent à vendre leur charbon au meilleur prix possible. La province de l'Ontario trouverait à redire à ces tarifs-là.

Ma question a trait à la proposition de M. Taylor d'acheminer du charbon vers l'Ontario. L'acheminerait-il par les voies de chemins de fer canadiennes ou conjointement par voies ferroviaires et la Voie maritime du St-Laurent?

M. Angus: Dressez une barricade à Thunder Bay.

M. Reid: Par transport intermodal.

M. Benjamin: Il passera par Duluth.

M. Reid: Oh non, non. Par Burlington, dans le Vermont . . .

Le président: Si vous voulez répondre, monsieur Capobianco. Nous sommes ici depuis ce matin et nous sommes . . .

M. Capobianco: Je vais répondre très brièvement. En partie, cela dépend des gouvernements et des lois qu'ils adopteront. Si l'on augmente suffisamment la taxe d'accise sur les combustibles nécessaires au transport du charbon par trains canadiens, il deviendra intéressant de passer par le canal de Panama.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Bien dit.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Cela me paraît un peu paradoxal. Votre Association a comparu devant ce Comité il y a environ quatre ans, peut-être un peu moins, trois ans et demi. Nous étudions alors le tarif réglementaire pour le transport du grain, les tarifs du nid de corbeau. Votre Association avait fait valoir . . . Je ne me souviens pas si vous étiez présents à l'époque, en 1983, messieurs, mais votre Association avait clamé que même si le prix des grains avait chuté, dans certains cas jusqu'à 60 p. 100, il fallait éliminer le tarif réglementaire et obliger les céréaliers à payer davantage. Maintenant, vous venez nous dire que le prix du charbon a baissé, que la situation est difficile sur les marchés internationaux et vous vous plaignez de ce que les tarifs de transport des marchandises augmentent. Comment pensez-vous pouvoir gagner sur les deux tableaux. Où étiez-vous quand nous avions besoin de votre appui?

M. Capobianco: Le problème est ancien, monsieur. Nous avons énoncé dans le mémoire un principe. Nous sommes prêts à payer notre juste part. Nous estimons que chacun doit payer sa juste part.

M. Benjamin: Alors vous trouvez que la nation toute entière n'a pas à partager le coût, par divers moyens, de transport des produits jusqu'au point d'exportation, pour tenir compte des distances, des conditions géographiques et climatiques qui sont les nôtres, et des avantages qu'ont nos concurrents par rapport à nous. Vous êtes donc pour le chacun pour soi, et que les faibles aillent en pâture aux loups. L'Association charbonnière n'accepterait donc aucune subvention, aucun subside pour le transport du charbon de l'ouest du pays au centre; pour réaliser des bénéfices, vous êtes prêts à faire transiter le charbon par les États-Unis, à le faire transporter par le

[Texte]

States, ship it on a U.S. railroad and U.S. barges or boats, or anything else, to make a buck. Is that what you are saying?

Mr. Capobianco: We are in international trade. We are competing with some most excellent producers in Australia, in South Africa—

Mr. Benjamin: They produce their coal a hell of a lot closer to saltwater than we do.

Mr. Capobianco: Yes, that is right. And it is because of those issues that transportation is so important to us. If we cannot compete on a business-like basis, then we have the alternative of going out of business. And if we continue to lose money staying out of the business . . . and that happens. It has happened. We have done, I think, a credible job of being very competitive. But at some price level you say you cannot compete any longer. That price level is made up of a number of costs; and one of them is indeed transportation, and another is taxation.

We try to work as fairly, as honestly, and as consistently as we can on one as another. We do not believe our employees should take the brunt. We believe everyone should take their fair share of it.

Mr. Benjamin: If there is any one thing Mr. Taylor and I agree on, it has to do with the movement of coal out of western Canada, east or west. Now, do you mean to tell me you would object to and turn down and refuse to accept any kind of a subvention, as we used to have right up until the early 1960s, when we were moving trainloads a day? How many coal mines do we have shut down in Saskatchewan, Alberta, and British Columbia because of the kind of unfair international competition we have? And not only unfair, but because they have an advantage of geographical location. Do you not think our country as a whole should contribute to being able to move, in fair competition with our international competitors, our coal or grain or any damn thing else? What is so unholy about a subvention or a subsidy or whatever if it gives you an equal opportunity once that stuff reaches export position?

• 1820

An hon. member: Let alone domestic uses.

Mr. Benjamin: Let alone domestic use.

In the case of moving western coal to Ontario, and maybe Manitoba Hydro and Québec Hydro, what the hell is wrong with our giving priority treatment to Canadian coal producers, with a transportation subsidy or subvention—I do not care what the hell you call it! Would it jeopardize the economic viability of your railroads?

Mr. Reid: It is a statutory rule.

Mr. Benjamin: You need a crow rate for coal, for God's sake! When are you going to face up to it? You are competing with American coal producers, you are competing with Australian and other southern Asian countries in coal production for the Pacific Rim. Once it is in export position, do you not want to have the same damned equal opportunity as your

[Traduction]

chemins de fer américains, les péniches ou les bateaux américains, ou n'importe quoi, pour réaliser des bénéfices. Est-ce là ce que vous voulez dire?

M. Capobianco: Nous sommes dans le commerce international. Nous avons pour concurrence certains des meilleurs producteurs en Australie, en Afrique du Sud . . .

M. Benjamin: Leurs mines de charbon sont beaucoup plus près de la mer que les nôtres.

M. Capobianco: Oui, c'est vrai. Et c'est la raison pour laquelle les transports ont tant d'importance pour nous. Si nous ne pouvons pas soutenir la concurrence selon les règles du marché, nous pouvons nous retirer des affaires. Et si nous continuons de perdre de l'argent en restant en retrait . . . et cela arrive. C'est arrivé. Nous avons à mon avis prouvé que nous sommes parfaitement compétitifs. Mais lorsque les prix atteignent un certain niveau, ce n'est plus possible. Et ces prix sont composés de divers facteurs, entre autres les transports et les taxes.

Nous essayons d'être aussi justes, honnêtes et conséquents que possible dans un cas comme dans l'autre. Ce n'est pas à nos employés de payer. Nous estimons que chacun doit faire sa juste part.

M. Benjamin: S'il est une chose sur laquelle M. Taylor et moi sommes du même avis, c'est bien le transport du charbon de l'Ouest, que ce soit vers l'est ou vers l'ouest. Voulez-vous dire que vous refuseriez toute subvention, comme nous en avions jusqu'au début des années 60 lorsque nous remplissions chaque jour des trains complets? Combien de mines ont dû fermer en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique à cause de la concurrence internationale injuste? Et pas seulement injuste, mais avantagée de par sa situation géographique. Ne pensez-vous pas que le pays tout entier doit participer à l'effort pour que nous puissions transporter notre charbon, nos céréales ou toute autre chose, sur un pied d'égalité avec nos concurrents internationaux? Pourquoi une subvention serait-elle inacceptable si elle vous met sur un pied d'égalité avec les exportateurs concurrents?

Une voix: Sans parler des usages internes.

M. Benjamin: Oui, sans parler des usages internes.

Dans le cas du transport du charbon de l'Ouest vers l'Ontario, et peut-être à destination de Manitoba Hydro et de l'Hydro-Québec, pourquoi diable ne pas favoriser les producteurs de charbon canadien en leur accordant une subvention de transport et peu m'importe le nom que vous lui donneriez! Est-ce que cela compromettrait la viabilité économique de vos lignes ferroviaires?

M. Reid: C'est une disposition légale.

M. Benjamin: Ce qu'il vous faut, c'est un tarif du Nid de corbeau pour le charbon, par ma foi! Quand est-ce que vous regarderez les choses en face? Vous êtes en concurrence avec des producteurs américains de charbon, avec des Australiens et avec d'autres pays de l'Asie du Sud pour alimenter en charbon le pourtour du Pacifique. Quand il s'agit d'exportations, ne

[Text]

competitors have? And if that means Canada contributes to that cost, what is so unholy about accepting that?

Mr. Capobianco: I believe we have in front of us one of the key tools to achieve that end, and that is Bill C-18.

Mr. Benjamin: That means then that you are prepared to move your coal across the border into the U.S., and if it goes Burlington Northern, and if you can save a buck or two a tonne, you are going to do it.

Mr. Capobianco: That is what competition is about.

Mr. Benjamin: That means you just do not give a damn about this country!

The Chairman: Your question is fine, but do not reflect on what the witnesses . . . That is unfair.

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: That is most unfair, Mr. Benjamin. We have to be polite and courteous to witnesses who come before this committee, whether we agree with them or not.

Mr. Benjamin: Yes, well I call into question his commitment to this country.

The Chairman: That is your opinion. But I do not want you to express it at a parliamentary committee where the witnesses have come from . . .

Mr. Benjamin: I ask you, then, are there any members of your association who have mines that have been closed down for years because of loss of markets, both domestic and international, whom you presently represent?

The Chairman: The brief is about the bill, and your comments have been about the general situation of the economy and the coal industry in the world. I must say the bill affects that in a direct way, and that is why your questions have been in order. But we really have strayed away from the pertinent parts of the bill. Mr. Ouellet complimented this group for their brief—

Mr. Benjamin: The brief is very responsible, but you—

The Chairman: Frankly, you either agree with their brief or you do not. You do not need to examine it and bring out all of these—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on reading—

The Chairman:—red herrings.

Mr. Benjamin:—the Coal Association of Canada's brief, I thought it was very responsible. They recognized that the railways have to be financially viable or you do not have movement of coal. They recognize that. Now, if you want to increase the movement of coal, and railroads are going to remain economically viable, how in God's name do you do that without some public intervention?

Mr. Capobianco: We do it exactly the way we have done it in the international market. We have made strides in produc-

[Translation]

voulez-vous pas être sur un pied d'égalité avec vos concurrents? Et s'il faut pour cela que le Canada donne un soutien financier à cet effet, y a-t-il vraiment de quoi se voiler le visage?

M. Capobianco: Je crois que nous avons sous les yeux l'un des outils principaux pour parvenir à cette fin, à savoir le projet de loi C-18.

M. Benjamin: Cela signifie donc que vous êtes disposé à envoyer votre charbon aux États-Unis et si c'est par *Burlington Northern* et que ce la vous permet d'économiser quelques sous par tonne, vous allez le faire.

M. Capobianco: C'est à cela que revient la concurrence.

M. Benjamin: Ce qui revient à dire que vous vous moquez bien de votre pays!

Le président: Vous avez posé une bonne question, mais ne mettez pas dans la bouche des témoins . . . c'est injuste.

M. Benjamin: Non.

Le président: Très injuste, monsieur Benjamin. Que nous soyons d'accord avec nos témoins ou non, nous leur devons la politesse et la courtoisie.

M. Benjamin: Oui, mais cela ne m'empêche pas de douter de son patriotisme.

Le président: C'est là votre opinion; mais je ne veux pas que vous l'exprimiez à un comité parlementaire où les témoins sont venus de . . .

M. Benjamin: Je vous demanderais alors s'il y a des membres de votre association, que vous représentez actuellement, qui ont des mines fermées depuis des années faute de marchés tant internes qu'internationaux?

Le président: Le mémoire porte sur le projet de loi, et vous parlez de la conjoncture et de l'industrie charbonnière dans le monde. Je reconnais que le projet de loi s'y répercute et c'est pourquoi vos questions sont opportunes, mais nous nous éloignons des parties pertinentes du projet de loi. M. Ouellet louait le mémoire de ce groupe . . .

M. Benjamin: Le mémoire est bien fait, mais vous . . .

Le président: Vous êtes d'accord avec le mémoire ou vous ne l'êtes pas, mais vous n'avez pas besoin de l'examiner et de déballer toutes ces . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, à la lecture . . .

Le président: . . . diversion.

M. Benjamin: . . . du mémoire de l'Association charbonnière du Canada je l'ai jugé très mûrement pesé. L'Association reconnaît que si les chemins de fer ne sont pas financièrement viables, il n'y a pas de transport de charbon. Si vous voulez augmenter le volume de charbon transporté et que les chemins de fer doivent rester économiquement viables, comment diable allez-vous vous y prendre sans une intervention des pouvoirs publics?

M. Capobianco: Nous procédons exactement de la même manière que sur le marché international. Nous avons fait

[Texte]

tivity that are amazing. How have we done it? We felt the pressure of competition, and we have reacted to it very smartly and very cleverly. We believe, in spite of the fact that our railroads are very efficient today, they are going to react the same way when they have some competition. I do not think we will see ourselves losing markets because of Bill C-18. I think we will see ourselves gaining markets.

The Chairman: On a supplementary, Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I think we are getting off the track, and, as you have mentioned, the day is getting long.

Sir, opposed to what my hon. friend Mr. Benjamin has said, if you were given fair rates with Canadian carriers, I would assume, as I mentioned earlier, as good Canadian enterprisers, that you would go with Canadian carriers, would you not?

Mr. Capobianco: I can assure you that every one of us wants to stay with the carriers that have given us such outstanding service in the past, and that is the Canadian carriers.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): In the same remark, and trying not to be too facetious, would you say that out of the 11,000-odd people who work in your industry—I would assume that there must be two or three of them who are unionized.

Mr. Capobianco: Absolutely.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray.

Mr. Benjamin, do you have another question on the bill?

• 1825

Mr. Benjamin: I wanted to ask, Mr. Chairman, if the Coal Association of Canada would like to see any amendments to the legislation that would provide for not only the working together and co-operation of the railroads and the Coal Association, but that would provide for as and when required in the national interest, in the public interest—which would include the railroads and the Coal Association—provisions in the legislation that would make it possible for us to return to the marketing of Canadian coal, not only in export but in Canadian markets; even if it meant a return to a system of subventions of so many dollars per tonne, in order to provide some kind of a priority of treatment to Canadian coal producers and Canadian coal consumers—or rather, not priority but at least an equal opportunity in competition with U.S. coal producers in the case of coal we would like to ship to Ontario.

The Chairman: Mr. Benjamin, I know you are trying to help the Chair and the witnesses. Even if they were interested in that, under this bill that would be procedurally out of order, because it obviously involves an additional cost that is not . . . in the bill. It is an interesting thought, and we could philosophize about it, but it really is not germane to what is before us

[Traduction]

d'étonnants progrès en productivité. Comment? Sous la pression de la concurrence, nous avons fait preuve d'astuce. Bien que nos lignes ferroviaires soient très efficaces à l'heure actuelle, nous sommes persuadés qu'elles réagiront de la même façon sous l'assaut de la concurrence. Je doute que nous perdions des marchés à cause du projet de loi C-18, bien au contraire.

Le président: Une question complémentaire, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président nous sommes en train de dérailler et comme vous le disiez fort bien, il se fait tard.

En opposition à ce que disait mon honorable ami M. Benjamin, je suppose que si des transporteurs canadiens vous accordaient des tarifs favorables, qu'en tant que braves entrepreneurs canadiens, c'est à eux que vous confieriez la marchandise, n'est-ce pas?

M. Capobianco: Je puis vous assurer que nous tous tenons à encourager les transporteurs canadiens qui nous ont rendu d'excellents services dans le passé.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans la même veine, et en essayant de ne pas pousser les choses trop loin, sur les 11,000 personnes employées chez vous, il doit y en avoir 2 ou 3 qui sont syndicalistes.

M. Capobianco: Absolument.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Gray.

Monsieur Benjamin, avez-vous une autre question à poser à propos du projet de loi?

M. Benjamin: Je voulais demander, monsieur le président, si l'Association charbonnière du Canada voudrait voir apporter des amendements à la loi qui permettraient non seulement la coopération des lignes ferroviaires et de la Association charbonnière, mais qui amèneraient des dispositions dans la loi dans l'intérêt national, dans l'intérêt public qui est également celui des lignes ferroviaires et de l'Association, des dispositions qui permettraient le retour à la commercialisation du charbon canadien non seulement pour l'exportation, mais pour les marchés canadiens, même si cela signifie un retour à un système de subvention de tant et tant de dollars par tonne afin d'accorder un traitement préférentiel aux producteurs canadiens de charbon ainsi qu'aux consommateurs canadiens. Plutôt que de parler de traitement préférentiel, il s'agit de les mettre sur un pied d'égalité avec les producteurs américains de charbon dans le cas du charbon que nous voudrions expédier en Ontario.

Le président: Monsieur Benjamin, je sais que vous essayez d'aider le président et les témoins, mais même si cette proposition les intéressait, la procédure ne le permettrait pas, dans le cas de ce projet de loi, parce que cela entraînerait un coût supplémentaire qui ne figure pas . . . dans le projet de loi. C'est une idée intéressante et nous pourrions en discuter, mais elle

[Text]

today in Bills C-18 and C-19 and the very succinct way they have analysed the bills. As I say, in many ways one may agree with them or not agree with them.

Mr. Benjamin: I was thinking of a recommendation in our final report to the House that would recommend to the government that they bring in a royal recommendation to provide for this sort of thing, and I was hoping the Coal Association would come onside and support us on it.

The Chairman: That is a little different.

Mr. Benjamin: I am thinking about what kind of report we are going to submit.

We need you guys onside, but if you are going to say you are not going to touch that public money because it is somehow tainted, at the expense of coal production in western Canada, then I do not want to talk to you.

An hon. member: Good.

The Chairman: No, no. I think that deserves an answer. Why not Crow for coal? I am not sure. What is your answer to that?

Mr. Capobianco: The principle of the association remains the same: we are opposed to subsidies. Now, if there were national—

Mr. Benjamin: We will not call it a coal subsidy, we will call it a consumer subsidy. I do not care what the hell you call it.

An hon. member: National interest subsidy.

Mr. Capobianco: If there were a national interest—

An hon. member: A nationalist public duty.

Mr. Capobianco: If we were adequately compensated for an imposed public duty, that might be acceptable.

Mr. Benjamin: Hear, hear!

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin.

We have been here about seven hours or six hours today, and it has been very interesting and informative, but just before we conclude with this witness, I recognize Mr. Graham. We welcome him to the committee. I understand you might have a question or two.

Mr. Graham: Thank you, Mr. Chairman.

I have been thoroughly briefed on a number of occasions today by the Coal Association, but let me get down to just a couple of brass tacks. Without confidential contracts, is it fair for me to assume that in the past, if you managed to negotiate a better rate with the railway, that information would eventually get back to your customers and they in turn would put the heat on you again so they were getting the advantage of the better rate? Have you any experience of that?

Mr. Capobianco: Yes, sir. That is essentially correct.

[Translation]

ne se rattache pas aux projets de loi C-18 et C-19 dont nous sommes saisis ni à l'analyse que nous en avons fait. Comme je le disais déjà, il y a beaucoup de façon dont on peut être d'accord ou non avec ces projets de loi.

M. Benjamin: Je pensais à formuler une recommandation dans notre rapport définitif à la Chambre aux termes de laquelle le gouvernement recommanderait une mesure de ce genre et j'espérais que l'Association charbonnière prendrait fait et cause pour cette idée.

Le président: Voilà qui est légèrement différent.

M. Benjamin: Je pensais au genre de rapport que nous allons présenter.

Nous avons besoin que vous veniez à notre rescousse, mais si vous nous déclarez que vous ne toucherez pas ces deniers publics parce que vous voulez garder les mains pures, aux dépens de la production charbonnière de l'Ouest, dans ce cas je n'ai plus rien à vous dire.

Une voix: C'est parfait.

Le président: Non, je pense que cela mérite une réponse. Pourquoi n'y aurait-il pas un tarif du Nid de corbeau pour le charbon? Je n'en sais trop rien. Quelle est votre réponse à cela?

M. Capobianco: Le principe de l'Association reste le même: nous sommes opposés aux subventions. Mais s'il y avait à l'échelle nationale...

M. Benjamin: Nous n'appellerons pas une subvention charbonnière, nous la baptiserons subvention aux consommateurs. Peu m'importe d'ailleurs le nom que vous lui donnerez.

Une voix: Subvention d'intérêt national.

M. Capobianco: S'il y avait un intérêt national...

Une voix: Devoir public nationaliste.

M. Capobianco: Si nous étions suffisamment indemnisés pour une redevance publique imposée, nous pourrions l'envisager.

M. Benjamin: Bravo, bravo!

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin.

Voilà six ou sept heures que nous siégeons aujourd'hui, et cette séance a été fort intéressante, mais avant de terminer, je donne la parole à M. Graham. Nous lui souhaitons la bienvenue au Comité. Vous avez une ou deux questions à poser, je crois.

M. Graham: Je vous remercie, monsieur le président.

L'Association charbonnière a donné à plusieurs reprises aujourd'hui de précieux renseignements, mais j'aimerais poser quelques questions pratiques. Sans contrats confidentiels, n'est-il pas vrai que lorsque vous parvenez à obtenir de meilleurs taux des chemins de fer, cette information finirait par parvenir à vos clients qui, à leur tour, exerceraient sur vous des pressions pour bénéficier eux aussi de ces tarifs plus avantageux? Avez-vous fait cette expérience?

M. Capobianco: Oui, monsieur, c'est plus ou moins ce qui s'est passé.

[Texte]

The Chairman: That is exactly the way it worked, is it not?

Mr. Graham: Yes.

And secondly, you represent Byron Creek as well, I understand, and Byron Creek has shipped a very considerable amount of coal from a southeast corner of British Columbia to Ontario. You have a fair amount of experience therefore with rates and with laid-down costs and things of this nature. Just to give the committee some idea, even before Bill C-18 comes in, how far apart do you appear to be . . . ? I assume you are shipping right now, because you can at least break even and hopefully make a dollar, otherwise you would not be in business at all. How far apart are we on western coal, particularly the southeast coal, which appears to have a higher BTU content than some of the other western coals? How competitive are we in Ontario at the present time?

• 1830

Mr. Capobianco: I wish I could give you a one-line answer. I cannot. There are a number of factors involved, ranging from the exchange rate of the Canadian dollar through to the ability of Ontario Hydro to use our coals, because of the nature of their boilers and the capital costs they might incur to change those boilers so they could use them. On the other side of that equation, what would be the value to this country of that low-sulphur coal and the reduction in acid gas emissions that goes with it?

In Canadian dollars, currently the selling price at the mine of Canadian coal is about the same as it is at the mine site of a U.S. mine, and that is in the range of \$40. The rail transportation cost is on the order of \$35 to \$40, depending on who owns the equipment, per tonne.

These are metric figures. The rail is a short ton figure.

Moving the coal down through the Lakes to the one particular plant on Lake Erie is about another \$7, and moving it across the lakes from the U.S. is about \$7, plus a short rail haul in the U.S. So we are apart, on a coal-dollar basis, perhaps by \$30 or \$35.

But then you get into all the issues of quality. How much is lower-sulphur worth? How much is higher BTU coal worth? How much is high-volatile coal worth versus how much is low-volatile coal worth?

Mr. Graham: So it will not be an easy calculation to make.

Mr. Benjamin: We are talking only about thermal coal.

Mr. Capobianco: Yes, I am sorry. That tends to get all the attention. But you are quite right that there is a market for metallurgical coal in Ontario.

Mr. Angus: Just for clarification, is not the figure that came out of that report released by the Minister of Transport,

[Traduction]

Le président: C'est exactement ainsi que cela s'est passé, n'est pas?

M. Graham: Oui.

Par ailleurs, vous représentez également *Byron Creek* qui a expédié une quantité considérable de charbon d'une région sud-ouest de la Colombie-Britannique à destination de l'Ontario. C'est pourquoi vous avez beaucoup d'expérience avec les tarifs, charges et questions de cet ordre. Avant même de faire intervenir le projet de loi C-18, pourriez-vous donner au Comité une idée de la distance qui vous sépare . . . ? Vous êtes sans doute en train d'en expédier à l'heure actuelle, couvrir vos frais et peut-être même, espérons-le, faire quelques bénéfices, car sinon vous auriez fermé boutique. Quelles sont nos positions respectives sur le charbon de l'Ouest, en particulier celui du Sud-Est qui semble avoir un BTU plus élevé que certains des autres charbons de l'Ouest? Comment sommes-nous placés en Ontario à l'heure actuelle?

M. Capobianco: J'aimerais bien pouvoir vous répondre en une seule phrase, mais je ne le peux pas. Il y a plusieurs facteurs qui interviennent: cela va du taux de change du dollar canadien jusqu'à la capacité d'Hydro Ontario d'utiliser notre charbon. Et je songe ici aux modèles de chaudières qu'ils ont et à l'argent qu'il faudrait qu'ils investissent pour transformer ces dernières. De l'autre côté de l'équation, que représenteraient pour le pays ce charbon à faible teneur en soufre et la réduction des émissions de gaz acides qui s'ensuivraient?

À l'heure actuelle, le prix de vente, en dollars canadiens, du charbon canadien à la mine est à peu près le même que celui qu'on demande pour le charbon américain à la mine, soit environ 40 dollars. Le transport de ce charbon par chemin de fer coûte entre 35 et 40 dollars la tonne, selon qu'il s'agit de matériel qui appartient à une société ou à une autre.

Ce sont là des chiffres métriques. Lorsqu'on parle de wagons, on utilise la plus petite tonne.

Le transport du charbon par les lacs jusqu'à une usine sur le Lac Érié coûte encore sept dollars, et la traversée des lacs à partir des États-Unis coûte elle aussi environ sept dollars, et il faut également y ajouter le coût correspondant au court trajet par chemin de fer qui doit être effectué aux États-Unis. L'écart se situe donc entre 30 et 35 dollars.

Mais intervient alors toute la question de la qualité. Quelle valeur doit-on accorder au charbon à faible teneur en soufre? Combien vaut le charbon à plus fort BTU? Combien vaut le charbon à haute volatilité par opposition au charbon à faible volatilité?

M. Graham: Le calcul ne sera donc pas facile à faire.

M. Benjamin: Nous parlons seulement de charbon thermique.

M. Capobianco: Oui, excusez-moi. C'est surtout là-dessus qu'on insiste, mais vous avez tout à fait raison de dire qu'il y a un marché pour le charbon métallurgique en Ontario.

M. Angus: J'aimerais que les choses soient bien claires. Le rapport diffusé par le ministre des transports, le ministre de

[Text]

Minister of the Environment, and one other Minister . . . did it not talk about \$14 or \$17? Is that not the difference they had to deal with? That was the end result of those calculations.

The Chairman: That depends on some of the variable factors, the excise tax and everything else, as I understand it.

Mr. Capobianco: I believe that is the right number.

Mr. Angus: Is it not true that at least five of the American states have some sort of subsidy on the coal that is being exported into Canada? Are you aware of that?

Mr. Capobianco: The simple answer is I am not aware of it.

The Chairman: Do you believe there may be?

Mr. Capobianco: No, I do not.

Mr. Angus: We apparently have some documentation.

Mr. Capobianco: It depends on what you want to call "subsidies".

Mr. Angus: Imposed public duties.

The Chairman: This was delivered to me this afternoon, and I will make a copy and circulate it. It is from Byron Creek Collieries, signed by yourself, Mr. Capobianco. It basically says, in a very short, succinct way, what you said verbally, and your overall general umbrella association has said too.

Mr. Benjamin: Whereabouts is Byron Peak Collieries' mine located?

Mr. Capobianco: Just over the border into British Columbia.

Mr. Benjamin: Around Fernie?

Mr. Capobianco: Yes.

Mr. Benjamin: And their coal moves westward to Roberts Bank.

Mr. Capobianco: Our key customer is Ontario Hydro.

Mr. Benjamin: Ontario. So that is part of the 3 million tonnes we are still shipping down there.

Mr. Capobianco: Yes.

The Chairman: Thank you, gentlemen, very much for coming. As I say, this was our first full day of hearings. We had hearings yesterday, but this has actually, I think, been a fuller day. It seems to have been a fuller day.

Mr. Benjamin: And they are going to get fuller.

The Chairman: I really do compliment you, as Mr. Ouellet and Mr. Benjamin, in his way, and others, did compliment you, on your succinctness and the pertinence and relevance of your brief. It is a very good example for us as we get into other situations of witnesses who have something very definite to say, whether we agree with them or not. You have added a real

[Translation]

l'environnement et l'autre ministre . . . n'y est-il pas question de 14 ou de 17 dollars? N'est-ce pas là la différence dont il serait question? Quel était le résultat final de ces calculs?

Le président: Cela dépend d'un certain nombre des variables, notamment la taxe d'accise et un certain nombre d'autres éléments. En tout cas, c'est ce que j'ai compris.

M. Capobianco: Je pense que ce chiffre est le bon.

M. Angus: N'est-il pas vrai qu'au moins cinq États américains ont une subvention pour le charbon exporté au Canada? Êtes-vous au courant de cela?

M. Capobianco: Je ne suis pas au courant.

Le président: Pensez-vous que ça puisse être le cas?

M. Capobianco: Non, je ne le pense pas.

M. Angus: Nous disposons apparemment d'une certaine documentation là-dessus.

M. Capobianco: Cela dépend de la définition que vous voulez donner au mot «subvention».

M. Angus: Des redevances publiques imposées.

Le président: Ce document m'a été livré cet après-midi. Je vais en faire une photocopie et je le ferai circuler. C'est un document de la *Byron Creek Collieries* et c'est vous-même qui l'avez signé, monsieur Capobianco. Ce document exprime de façon très succincte ce que vous nous avez dit et ce que nous ont également dit les représentants de l'association générale dont vous relevez.

M. Benjamin: Où se trouve la mine de *Byron Peak Collieries*?

M. Capobianco: Juste de l'autre côté de la frontière, en Colombie-Britannique.

M. Benjamin: Aux environs de Fernie?

M. Capobianco: Oui.

M. Benjamin: Et le charbon qui en provient est acheminé vers l'ouest à Roberts Bank.

M. Capobianco: Notre principal client c'est l'Hydro Ontario.

M. Benjamin: Ontario. Cela fait donc partie des trois millions de tonnes que nous continuons d'expédier là-bas.

M. Capobianco: Oui.

Le président: Messieurs, merci beaucoup d'être venus. Comme je le disais tout à l'heure, cette journée aura été notre première journée d'audience tout à fait remplie. Nous avons tenu des audiences hier, mais il me semble que la journée a été encore plus pleine aujourd'hui. C'est en tout cas là mon impression.

M. Benjamin: Elles vont se remplir encore davantage.

Le président: Je tiens à vous féliciter, comme l'on déjà fait M. Ouellet et d'autres, et comme l'a également fait M. Benjamin, à sa façon, pour votre exposé que j'ai trouvé très succinct et tout à fait pertinent. Cet un excellent exemple qui nous servira sans doute dans d'autres situations semblables où des témoins auront quelque chose de très défini à nous dire,

[Texte]

dimension. I want to thank you very much; and also thank staff and members for their attendance through these more than seven and a half hours.

[Traduction]

que nous soyons ou non d'accord avec eux. Vous avez ajouté une toute nouvelle dimension à nos délibérations. Je vous remercie sincèrement et je remercie également le personnel et les membres du Comité qui auront été présents pendant plus de sept heures et demi de délibérations.

• 1835

This committee stands adjourned until 9.30 a.m. Thursday, which is a very full day indeed with the CTC, the Coalition of Concerned Shippers, etc.

La séance est levée. Le comité reprendra ses travaux jeudi, à 9h30, la journée sera très remplie. En effet, nous accueillerons des représentants de la Commission canadienne des Transports, de la *Coalition of Concerned Shippers*, etc.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From CP Rail:

I.B. Scott, Chairman and Executive Officer;
R.S. Allison, President;
R.J. Ritchie, Executive Vice-President.

From Air Canada:

P. Jeannot, President and Chief Executive Officer.

From the Coal Association of Canada:

Giacomo Capobianco, Chairman;
Richard Marshall, President.

TÉMOINS

De la Compagnie CP:

I.B. Scott, président du Conseil et chef de la direction;
R.S. Allison, président;
R.J. Ritchie, vice-président exécutif.

De la Société Air Canada:

P. Jeannot, président-directeur général.

De L'Association charbonnière canadienne:

Giacomo Capobianco, président du conseil;
Richard Marshall, président de l'administration.

780

JUL 19 1989

